Alan Williers

POSLJEDNJI KLIPER

Cutty Sark



Naslov originala:

THE CUTTY SARK
Last of a glorious era
by
ALLAN VILLIERS

With an Introduction by
H. R. H. The Duke of Edinburgh

Printed in Great Britain for
Hodder and Stoughton Limited,
St. Paul's House,
Warwick Lane, London, E. C. 4 by
Lowe and Brydone (Printers) Ltd., London

First published May 1953
Third Impression 1957

S engleskog preveo
Kap. DRAGUTIN ISKRA

Izdavač: Uredništvo časopisa Pomorstvo, Rijeka, Palača Jadran, Obala Jugoslavenske mornarice 16/V. Posebni otisak C/1

PREDGOVOR

U eri svemirskih raketa i u danima kad predstoji čovjekov let na Mjesec možda će netko reći da je anahronizam pisati o — jedrenjacima. Ovi brodovi prošlosti pojavljuju se obično još u pustolovnim romanima kao sporedni objekti, jer su glavni nosioci radnje razni junaci, gusari ili krijumčari. Međutim, ovdje je ukratko prikazan život baš jednog jedrenjaka, i to jedrenjaka s vrlo čudnim imenom i s još čudnijom sudbinom. To je glasoviti Cutty Sark, *glavni junak ove priče, dok su ljudi o kojima se govori u vezi s njim manje-više sporedne ličnosti.*

Potaknut nastojanjem naših izdavačkih poduzeća da što više populariziraju more preveo sam ovu knjižicu s namjerom da bude prilog tom nastojanju. Oni, koje more privlači i koji se za njega zanimaju, treba da ga upoznaju što bolje i što realnije.

Iz ovog kratkog prikaza o Cutty Sark-u *dobit će se neka predodžba o prohujalom razdoblju brodova na jedra, ali teško će se shvatiti činjenica da su ljudi uopće mogli izdržati onakav način i onakve uvjete života kakvi su vladali na jedrenjacima. To ne shvaćaju ni današnji pomorci s motornih i turbinskih brodova koji imaju jake strojeve za pogon, elektronske instrumente za navigaciju, hotelsku udobnost i osamsatno radno vrijeme, jer se i pored ovih tekovina pomoračko zvanje još uvijek smatra tegobnim i opasnim. Još uvijek su pomorci lišeni normalnog načina života i neprestano su izloženi raznim opasnostima.*

No do pred stotinu godina morima su vladali jedrenjaci, ovisni isključivo o vjetru kao jedinoj pogonskoj snazi. Na tim lijepim i impozantnim brodovima živjelo se upravo mučenički i robijaški: nastambe su bile oskudne i nehigijenske, hrana jednolična, voda nedovoljna, ljudi u službi uvijek izloženi vjetru, suncu, kiši i ledu. Sudbina broda ovisila je o hirovima prirodnih sila: morskih valova i struja, ekvatorskih tišina, ljetnih tajfuna i zimskih oluja. U slučaju potrebe i opasnosti mornari su se ne samo satima nego često i danima, takoreći bez odmora, bez toplog jela, mokri i prozebli, verali kroz fijuk vjetra visoko po križevima i jarbolima, baratajući jedrima da bi sačuvali svoj brod i svoj život.

Beskrajna putovanja širokom pučinom, uz opisane okolnosti i najrazličitije klimatske uvjete, predstavljala su za tadašnje moreplovce nadljudske duševne i tjelesne patnje, stradanja i umiranja. Pravo je rekao Hendrik van Loon da je more bilo mučilište čovječanstva, a brodovi sprave za mučenje... Ta konstatacija vrijedila je za čitavo razdoblje jedrenjaka, pa i njihovih najsavršenijih tipova — klipera koji su u borbi za opstanak, pred naletom parnog broda, postigli savršenstvo gradnje i opreme te savršenstvo mornarske vještine. Možda je na njima s obzirom na stepen civilizacije XIX stoljeća bilo malo bolje što se tiče smještaja posade, njihove hrane i higijene, nego što je to bilo u prijašnja vremena, ali i sàmo baratanje onolikim brojem jedara, sa dvadesetak ljudi, značilo je svakodnevno izvršavati nadljudske zadatke.

Kad se podsjetimo da su ti brodovi imali samo najprimitivnije nautičke instrumente, a da su brzinom današnjih brzih brodova sa strojem održavali takoreći redovita kružna putovanja oko čitave kugle zemaljske, onda se moramo diviti veličini tih navigatora i solidnosti tadašnjih brodova.

Najbrži među njima bio je Cutty Sark. *Čitajući ovaj njegov životopis osjetit ćemo kao da se ne radi o brodu — predmetu, nego o nekom brodu — živom biću koje misli i osjeća, koje se pati i strpljivo bori da bi postiglo veliki cilj. S* Cutty Sark-om *bilo je baš tako. Prošao je sve moguće nevolje i opasnosti, bio je nebrojeno puta na rubu uništenja, dok se dovinuo do vječne slave i konačnog mirovanja. Trebalo je gotovo dvadeset godina da se opire mnogim teškoćama i zaprekama dok je stekao naslov najbržeg jedrenjaka svijeta, a još pedeset godina povrh toga, prošavši kroz razne opasnosti i dva svjetska rata, da postane nacionalni spomenik Velike Britanije kao jedini sačuvani primjerak klipera, u svom suhom doku u Greenwichu gdje je zauvijek smješten i pretvoren u neobičan, ali veoma zanimljiv i lijep muzej.*

Autor ove knjige je kap. Alan Villiers, istaknuti pomorac i pomorski pisac, rođen u Melbourneu u Australiji, a nastanjen u Engleskoj. Otisnuo se na more kad mu je bilo petnaest godina te je na raznim tipovima brodova proputovao cijeli svijet uzduž i poprijeko. Za vrijeme drugog svjetskog rata zapovijedao je, kao rezervni oficir ratne mornarice, eskadrom desantnih brodova na Siciliji, u Italiji, Normandiji i Burmi. Napisao je oko dvadeset knjiga pomorskog sadržaja, od kojih su najpoznatije: »Cruise of the Conrad*«, »Quest of the Schooner* Argus*«, »By Way of Cape Horn«, »The Set of Sails«, »Posted Missing« i »Wild Ocean«.*

Bio je vlasnik i zapovjednik jedrenjaka J. Conrad, *a to je posljednji punokrižnjak koji je oplovio Svijet, što je i opisano u navedenoj knjizi.*

Godine 1957, kad je sagrađen Mayflower II *kao tačna kopija starog* Mayflower-a *kojim su prvi engleski iseljenici 1620 otišli u Ameriku, zapovijedao je tim brodom i sretno ga doveo u Novi Svijet.*

Tako smo ovom knjižicom upoznali naše čitaoce s jednim od najpoznatijih jedrenjaka uopće, s Cutty Sark-om, *a ujedno i s jednim od najistaknutijih pomoraca i pomorskih pisaca današnjice, s kap. Villiersom.*

Iako je ovo historijat jednog engleskog klipera, neka ovaj prijevod bude posvećen svima onima koji su jedrenjacima osvajali oceane, a takvih starih »morskih vukova« ima još i kod nas.

Želja mi je da ovaj skromni rad posluži našim čitaocima, ljubiteljima mora, a i našem budućem pomorskom naraštaju, kao stručna i zabavna lektira, jer treba zapamtiti činjenicu da napredak čovječanstva počiva i na iskustvu prošlih pokoljenja, koje se iskustvo neprestano prenosi na nove naraštaje. Zato neka se oni koji će sutra ploviti na čeličnim grdosijama uz pomoć jakih strojeva, radara i radio-telegrafije, prenesu ponekad svojim mislima u doba malih jedrenjaka s kojima su njihovi djedovi i pradjedovi mlatili sva mora svijeta.

Šteta je što kod nas nije sačuvan nijedan brod iz onih vremena i što je njihova uspomena gotovo sasvim izblijedila. Smatram hvalevrijednim rad dra R. F. Barbalića koji je u pojedinačnim člancima u časopisu »Pomorstvo« opisao život čitavog niza naših starih jedrenjaka. Bilo bi poželjno da se takva zbirka objavi kao cjelovito djelo.

Kap. DRAGUTIN ISKRA

Prvo poglavlje

KLIPERI

Plava voda lagano se pretvarala u bijelu pjenu pred malenim, oštrim pramcem broda, klizeći mirno uz njegove bokove i nestajući poput brze struje u njegovoj brazdi. Pravilna brazda svjetlucala je na milje daleko Indijskim oceanom. Pasat je blago zujao u visokoj snasti, a lijepa simetrična jedra lagano su naprezala svoju vrv uzde i križeve. Ribe lastavice prelijetale su ispred visokog pramca, kao da se ne boje, već kao da brzo izmiču da bi dopustile nesmetan put ljupkom kliperu. Nijedan oblak nije zasjenio visoki svod nedokučivog plavog neba. Nijedan uskomešani val nije poremetio oštru crtu horizonta. Pravo vrijeme za ribe poletuše!

Ja sam mornar lastavica,
Baš dolazim iz Hong Konga . . .

Maleni crni brod, jezdeći ispod tri piramide pravilno skrojenih jedara, nije dolazio iz Hong Konga. Bio je to kliper zaposlen u prijevozu čaja iz Kine. Ime na njegovu pramcu i krmi bilo je čudno: *Cutty Sark! Cutty Sark?* Što bi to uopće moglo da bude? Ali to nije bilo jedino neobično obilježje toga broda.

Bilo je to 1870. Sueski kanal bio je već otvoren, a visoki dimnjaci poput barka ili briga[1] opremljenih parnih brodova rigali su dim od Sueskog zaljeva do Shanghaia kad god im vjetar ne bijaše povoljan. Dalekovidni brodovlasnici već su ulagali svoj kapital u brodove na mehanički pogon. Bili su to jedan Škotlanđanin imenom McGregor, jedan iz Liverpoola zvan Holt te skupina Škota i Londonaca koji su osnovali veliko parobrodarsko društvo P. & O.[2] Vlasnici parnih brodova bili su već uveli pruge, a njihovi brodovi plovili su po redovitom plovidbenom redu do tržišta Dalekog istoka.

1 Bark je jedrenjak sa tri ili četiri jarbola od kojih su prva dva, odnosno tri opremljena križnim jedrima, a posljednji nema križnih jedara, već sošnjaču i gornjaču. — Brig je jedrenjak sa dva jarbola, oba s križnim jedrima. — Križnjak (punokrižnjak) je jedrenjak sa tri ili više jarbola od kojih svi imaju križna jedra, a posljednji može imati i šturnjaču (krmenu sošnjaču).

2 P. & O. je skraćenica za poznato parobrodarsko društvo Pennsinular and Oriental Steamship Navigation Company.

Ipak je *Cutty Sark* bio nov brod, i to je bilo njegovo prvo putovanje. Bio je sazdan kao »tea-clipper« i u neku ruku bijaše posljednja riječ tog čudesnog brodskog oblika: križnim jedrima opremljeni trkač visokog mora, lijep punokrvni primjerak jedrenjaka, ako je ikad takva jedrenjaka bilo. — Pa ipak je bio osuđen već prije svog prvog putovanja. Sueski kanal, pa sigurnost i sve veće poboljšanje brodova na mehanički pogon te sve veća potražnja za istočnim proizvodima učinili su tog malenog prevozioca komadnih pošiljaka zastarjelim. Sve su ove nepovoljne okolnosti bile i suviše jake za njega. Ipak na brodu niko nije bio svjestan toga da je mali punokrižni kliper već tada bio gotovo anahronizam.

A kako je dražestan bio taj brod! Koliko je sjajnog udjela imao u općem napretku! On je bio izazov novom razdoblju strojeva. — Da bi donio ono nekoliko vagona mladog kineskog čaja na londonsko tržište, morao je ploviti 16.000 milja tamo i 16.000 milja natrag, prelazeći ekvator četiri puta, osvajajući čitavu dužinu oba Atlantika, križajući dvaput čitavo prostranstvo Indijskog oceana, obilazeći Rt dobre nade — nekadašnji Olujni rt — prema istoku i prema zapadu, probijajući se prema sjeveru a zatim prema jugu, uzduž i poprijeko čitavog Javanskog i Kineskog mora, izbjegavajući grebenje, preživljujući orkane i održavajući u tišinama brzinu potrebnu za kormilarenje. Za čitavo to vrijeme njegova jedina pokretna snaga bio je oceanski vjetar. Njegova sudbina i prava nada u održanje počivali su u vještini njegova zapovjednika i njegovih časnika te u jakim i sposobnim rukama njegovih mornara. Njegovi »strojevi« bili su otmjena ornamentika jarbolja i križeva te labirint snasti, usavršen od moreplovaca u dugom neprekinutom nizu otkad je svijeta i vijeka. Njegov trup takmičio se po velikom oceanu sa skladnošću hitre mlade ribe, a njegova čvrstoća bijaše ponos majstora koji su ga sagradili. Gracioznost i ljepota lebdjeli su s njim preko sedam mora, a more je s njim postupalo plemenito kad god je moglo.

More je s njim postupalo plemenito, a ipak mu je bilo suđeno da među ostalim malim jedrenjacima, iz godine u godinu obavlja najnaporniju plovidbu u borbi sa strašnim valovima Cap Horna za koje nije bio specijalno građen. Prijevoz čaja iz Kine zgodno je nazvan plovidbom s ribama lastavicama jer se njen veći dio odvijao u povoljnim vremenskim zonama. To je omogućivalo brodovima da budu relativno lako nakrcani, jer čaj ne pripada u teške terete. A i

to je zacijelo bilo dosta pogibeljno. No plovidba oko Cap Horna, u usporedbi s ovom, bila je poput stalne islandske zime prema ljetnom krstarenju po Mediteranu. A *Cutty Sark* je prevezao malo čaja. On je već zakasnio na to. Njega je zapao tegobni i često veoma mučni život skitanja s teretima ugljena i starog željeza, život jurišanja na Cap Horn, 6.000 milja od Sydneya, kad je bio do raspuknuća nakrcan australskom vunom i kad je ledena morska prašina i pjena šibala preko njega i njegovih katarki. *Cutty Sark* je morao plaćati svoj takmičarski danak, i to gotovo četvrt stoljeća, u najtežoj plovidbi uopće. Zatim je slijedilo trideset godina lutanja i prevoženja bilo čega što se ponudilo za prijevoz, i to pod stranom zastavom, onda kad su brodovi na mehanički pogon toliko zavladali svim plovidbenim rutama po svijetu da jedrenjacima — tim pionirima plovidbe — nije preostalo ništa drugo, već da — padnu u zaborav!

Ali *Cutty Sark* je sve to preživio. Nadživio je dva svjetska rata, raspremu jarbola, nasukanja i sve opasnosti mora. Plovio je za čitavo vrijeme prvog svjetskog rata, a bio je u velikoj opasnosti i za vrijeme drugog. Ležao je u London Riveru dok su bombe pljuštale u jezovitoj blizini. Pravo je čudo što je taj brod sve ovo preživio, a to su čudo dobrim dijelom i ljudi načinili.

Cutty Sark — punokrižni jedrenjak (križnjak) od 963 BRT[3] bio je sagrađen u Dumbartonu u Škotskoj, po narudžbi poznatog londonskog brodovlasnika kapetana Johna Willisa. Kapetan Willis bio je jedan od onih brodovlasnika staroga kova koji je i sam zapovijedao jedrenjacima. Njegov otac bio je također brodovlasnik, pak je Willis bio dobrog imovnog stanja. Otisnuo se na more i uspeo do zvanja zapovjednika, da bi temeljito izučio svoj brodovlasnički posao. Bijaše brodovlasnik takva tipa kakvi danas nestaju u Velikoj Britaniji. Bio je inokosni brodovlasnik, tj. ne samo da je sam izravno poslovao svojim brodovima već nije ni formalno imao neko javno trgovačko poduzeće koje bi vodilo poslovanje. On je bio mnogo više od toga. Brinuo se o svojim brodovima kao što se vlasnik trkaćih konja brine o svojim najboljim konjima. Ali i od toga je bio više jer su njegovi brodovi trajali dulje nego konji i jer bi ga brodovi, kad bi to bio dopustio, uvalili u mnogo teže gubitke nego što bi to s njime mogli učiniti trkaći konji. John Willis je posjedovao mnogo klipera, a među njima i tako glasovite kao što su bili *Lammermuir*

3 BRT — Brutto registarska tonaža. Registarska tona je prostorna mjera od 100 kubičnih stopa, odnosno 2,83 kubična metra. Brutto registarska tonaža obuhvaća sve zatvorene prostore na brodu, a netto registarska tonaža (NRT) one prostore koji se mogu upotrijebiti za krcanje tereta.

i *The Tweed.* On je od svojih malih nogu imao prilike upoznati poslovanje s prijevozom čaja iz Kine te nije bio osamljen u mišljenju da će se kliperi još dugi niz godina održati, usprkos Sueskom kanalu i sve većoj mornarici parnih brodova. Parobrodima su tada jedra još uvijek služila kao pomoćno pogonsko sredstvo. Willis je zaista volio svoje brodove onakve kakvi su bili: bez bučnih strojeva i čete ložača te bez velikog vijka što komeša vodu i kvari kvalitet jedrenjaka.

Ugljen za parne strojeve bio je onda još skup, a parobrodi su ga trošili u velikim količinama. Brodu na jedra i stroj trebalo je gotovo isto toliko vremena na dugom putovanju do Australije, kao i običnom jedrenjaku. Činilo se tada da je još daleko dan kada će brod sa strojem moći da ponese gorivo za čitavo putovanje, a uz to i rentabilan teret u svom trupu. Što se tiče Sueskog kanala, za stare konzervativce bilo je dovoljno što je jarak, kako su ga oni nazivali, bio francuski. Očekivali su da će se obale odronjavati ili kanal zamuljiti, ili da će Egipćani, ako im uspije, prije ili kasnije kanal preoteti i onesposobiti.

Bilo je zaista opravdanih razloga da se nastavi s gradnjom sve savršenijih brodova na jedra. I konačno treba se sjetiti da su jedrenjaci dotad obavljali svjetski pomorski prijevoz tokom mnogih stoljeća. Oceanski vjetrovi — pasati, bili su pouzdani. Bilo je dovoljno dobrih mornara s jedrenjaka, premda ne i dovoljno zapovjednika za te brodove. Jedrenjaci su bili relativno maleni i jeftini, a troškovi putovanja mogli su se predvidjeti. Načela brodovlasničkog poslovanja bila su solidno izgrađena i potpuno shvaćena. Nedostaci brodova bili su odmah uočljivi, te se moglo prema tome i postupati. Trgovina istočnim proizvodima razvila se poput trgovine svakom drugom robom, zahvaljujući isključivo jedrenjacima. Tada su upotreba stroja na brodovima pričinjala još kao anomalija. — »To je kupljeni vjetar« — govorili su staromodni brodovlasnici i opravdano pitali: »Zašto da kupujemo oceanske vjetrove?« — »Bolje da ih iskoristimo« — glasio je odgovor.

Stari John Willis naručio je gradnju *Cutty Sark-a* baš sa svrhom da pokaže kako da se najbolje iskoriste oceanski vjetrovi u interesu pomorskog prometa, a na korist brodovlasnika i za dobro jedrenjaka općenito. Osim njega bilo je još mnogo sličnih optimista. Godina gradnje toga broda bila je 1869, kada je dovršen Sueski kanal, a iste godine porinuto je još tuce krasnih klipera s obje strane sjevernog Atlantika. Donald Mackay porinuo je lijep brod *Glory of the Seas,* a i glasoviti *Great Admiral* započeo je svoju karijeru iste godine. U Ujedinjenom Kraljevstvu počeli su ploviti, među ostalim kliperima, i *Caliph, Normancourt, Ambassador, Duke of Abercorn, Oberon, Blackadder, Doune Castle* i *City of Hankow.* Odlazak iseljenika u Australiju bio je u porastu, a odvijao se isključivo jedrenjacima. Poznato Loch Line društvo naručilo je gradnju lijepe četvorke: *Loch Ness, Tay, Katrine* i *Earn.* Dobar dio transatlantskog putničkog prometa bio je još u rukama jedrenjaka koji su taj promet i uzdigli do zamjerne visine. Aberdeenska White Star Line gradila je svoj prvi čelični kliper *Patriarch.* Slavni *Thermopylae* imao je godinu dana i izvršio je baš svoje čudesno prvo putovanje do Melbournea u 60 dana. Samo 60 dana jedrenja za gotovo 15.000 milja! Nijedan se parobrod nije mogao nadati da će izvršiti putovanje poput ovog. Ni bilo koji drugi jedrenjak, a nijedan to nikad više nije postigao. Ali stari John Willis gajio je nadu da će njegov *Cutty Sark* premašiti *Thermopylae-a.* Od Londona do Melbournea u 60 dana! Zašto ne 55?

To je bilo u ono vrijeme kad još nije bilo eksperimenata brodskim modelima u bazenima i kad se matematičkim kalkulacijama nije moglo utvrditi još prije gradnje broda koju će maksimalnu brzinu brod postići.

Brodovlasnici su sami potpirivali svoju maštu, a brodovlasnik koji je zapovijedao kliperom kao što bijaše *The Tweed* smatrao se kompetentnim da nametne svoje zamisli tehničkim crtačima i konstruktorima. Kad je John Willis naručio *Cutty Sark-a,* to je bilo namjerno stoga da bi se smanjilo rekordno vrijeme što ga je držao samosvijesni *Thermopylae* i da se izvrši putovanje iz Kine ili Australije brže nego ikad prije. U ostvarivanju svoje zamisli broda koji treba da tuče sve brodove John Willis je mnogo kopirao oblik trupa *The Tweed-a.* A to je bio sasvim neobičan brod. Bio je jedan od onih prvenaca koji su građeni kao parobrodi s kotačima, a ne s vijkom. Zatim mu poslije korisna života izvadiše strojeve i pretvoriše ga u jedrenjak. Bio je građen kao fregata na kotače za Istočno-indijsko društvo pod imenom *Punjaub.* Brodovlasnik Willis kupio je njega i njegova blizanca za 40.000 funti sterlinga, zatim je blizanca odmah prodao za 42.000 funti, a strojeve i raznu starudiju s *Punjaub-a* za drugih 10.000 funti. To je bila vrsta brodova koje su brodovlasnici u ono vrijeme rado držali. Prije nego što je uopće zajedrio da nešto privredi svom armaturu, jedini uloženi kapital u *The Tweed-a* bijaše svota utrošena za njegovo produljivanje i prepravljanje u teretni jedrenjak.

S takvim početkom *The Tweed* nije mogao loše proći. Bio je to čvrst brod s teškom krmom, masivan i solidan. U očima poznavalaca brodova, koji su voljeli svoje klipere gotovo do krhkosti graciozne. on je naličio više na dobro timarena konja za vuču nego na trkaćeg konja. Ali stručnjaci nisu bili u pravu jer se pokazalo od prvog časa da je *The Tweed* bio lijep trkač, a još više od toga, bio je brod koji donosi novaca. Poput četverojarbolnog punokrižnjaka *Lancing-a* iz kasnijih dana, koji je također započeo život kao parobrod i nije izgledao kao naročito brz jedrenjak, i *The Tweed* je pripadao u red rekordera. Štoviše odbacivao je lijepe dividende.

Prije nego što je Herculesu Lintonu bilo povjereno da učini nacrt novog broda, Willis ga je po starom običaju prvo poveo da dobro pogleda *The Tweed-a.* Zacijelo je »Bijeli klobuk« (kako su Willisa nazivali zbog njegova bijelog, uvijek čistog cilindra) na dugo i široko objašnjavao svojstva svog budućeg ljubimca, a sigurno je također da mladi inžinjer nije mnogo profitirao prilikom tog razgledavanja. Nesumnjivo je *The Tweed* imao izvanredno pogodan trup za jedrenje, a baš zato što se tako lagano kretao kroz vodu, tjeran razapetim jedrima u spletu svojih jarbola i križeva, nitko to nije mogao objasniti. Bio je to sretnim slučajem dobro sazdan brod, što se ima pripisati njegovim linijama donekle sličnim linijama francuskog korsara s Indijskog oceana, ili se ima više pripisati Azijcima koji su ga gradili, a još više sretnoj okolnosti što su ga produljili. Ali kako da se reproduciraju sva ta svojstva? U tomu je bio problem. Hercules Linton bio je prvorazredan tehničar, pa je uz pomoć ili bez pomoći *The Tweed-a* bio spreman da isplanira lijep brod.

Jedina stvar koju je usvojio iz razgovora s »Bijelim Klobukom« i možda iz posjete *The Tweed-u* bila je ideja da *Cutty Sark-u* dade mnogo jaču krmu nego što su je imali ostali kliperi. Premda je svojstvo kliper-broda bila brzina, njegov trup nije baš bio stvoren da ruje kroz vodu. A i to je morao da izdrži. Mnogi su kliperi bili suviše krhki. Njihovi oštri vodosjeci zarili bi se u valove, a njihovi fini trupovi slijedili bi ih često bez nastojanja da se sasvim podignu, tako da je život na brodu po lošem vremenu naličio životu na polupreplavljenom grebenu. To je moglo postati opasno, naročito kod velikih valova u krmu. Ako veliki zidovi vode koji nasrću na brod nisu naišli po krmi na ništa što bi podigli, bili su spremni da se sruše ravno preko broda. Bilo je to opasno za jedrenjak da »ukrcava« valove preko krme. Tamo se nalazio kasar i uređaji za upravljanje brodom. Ti su uređaji bili veoma jednostavni jer su se sastojali samo

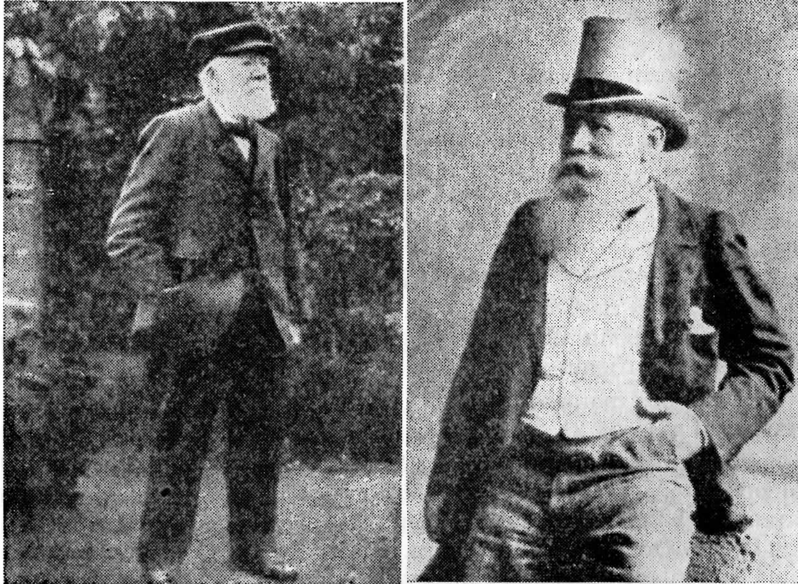
od ručnog kola za kormilarenje, od okućja što zaštićuje kompas i od časnika straže. Ali oni su morali biti u sigurnosti. Časnik straže nije smio biti otplavljen preko palube, a ni kormilar ni kompas, jer njih nije bilo čime zamijeniti. Na mnogim je kliperima kormilar bio privezan uz kolo kormila po teškom vremenu, a svrha toga bila je dvostruka. Imao je više mogućnosti da ostane živ ako se preko njega svali krmeni val, a osim toga ne bi izgubio živce i možda pobjegao kad se prestraši, pogledavši unazad. A ne bi ni bilo čudo da pobjegne!!

No i kormilare na *Cutty Sark-u* trebalo je često privezivati uz kolo kormila.

Hercules Linton je bio suvlasnik u novom brodograđevnom poduzeću Scott i Linton, a to je bila tvrtka kojoj je »Bijeli klobuk« povjerio gradnju svog super-broda. Zabrinuti zbog posla koji je toliko presudan za brodovlasnika, oni su odmjerili stvari previše blago. Ugovorna cijena za *Cutty Sark* bila je 21 funtu sterlinga po toni, ali su se detaljni računi pokazali kobni. U brod je trebalo ugraditi sve što je najbolje: čelik za njegova rebra, najfinije drvo za oplatu, a savršenu tikovinu za palube. Svaki komad drva i svako učvršćenje na njemu moralo je biti besprijekorno.

Drvo bez mane stoji mnogo novaca, a brod sagrađen od takva drva stoji više od 21 funte po toni, čak i godine 1869.

Tvrtka Scott i Linton istupila je iz posla s *Cutty Sark-om,* ali ne prije nego što su Hercules Linton i njegov ortak načinili trup savršenog broda. Taj nije bio kopija *The Tweed-a,* a i nijednog drugog broda. On je bio savršenstvo sam za sebe. Drugi su ga završili onda kad mladi usavršitelji nisu više mogli isplaćivati svoje radnike. Ali brod je njihov spomenik. Njegove do savršenstva izbalansirane linije i izvanredna brodograditeljska vještina uložena u njegovu gradnju učinili su zasigurno da *Cutty Sark* ne bijaše običan brod, čak ni među kliperima. Nitko nije mogao predvidjeti da će taj brod uvijek ploviti kad svih njegovih vršnjaka više ne bude i kad se doba koje ga je rodilo bude pričinjalo kao udaljeni srednji vijek. Čak su ga i osupnuti moreplovci promatrali s udivljenjem, čudeći se da su takvi brodovi nekad odolijevali sili valovlja. A taj je brod zaista bio dostojan da postane nacionalni spomenik. No kako se dogodilo da je sve to izdržao?



Kap. GEORGE MOODIE
prvi zapovjednik
CUTTY SARK-A

Kap. JOHN WILLIS
nazvan „Bijeli klobuk", vlasnik
CUTTY SARK-A

Drugo poglavlje

TRGOVINA S KINOM

U škotskom narječju »Cutty Sark«[4] književno znači kratku košulju ili bluzu. Izraz je uzet iz Burnsove pjesme »Tam O' Shanter«[5] koja nema ništa zajedničkog s morem, osim možda što se u njezinim dosjetkama pojavljuje isto toliko koliko i bilo gdje drugdje. Kratke bluze često su zaokupljale misli starih moreplovaca, ali obično nisu imale ništa zajedničko s tvrdoglavim brodovlasnicima. To je čudnovat naziv, ali na čiju je kratku bluzu pomišljao stari »Bijeli klobuk«? Na nečiju sigurno jest. Bilo je nekog stvarnog razloga da izabere to neobično ime za svoj izvanredni kliper. Nije

---

4 to cut — rezati, cutty sark — podrezana, kratka košulja.

5 Da bi se objasnilo kako je došlo do tog neobičnog imena, navest ćemo ovo:

Po jednoj narodnoj legendi škotski pjesnik Burns spjevao je pjesmu „Tam O'Shanter" o istoimenom veseljaku i bekriji. Blizu grada Ayra u Škotskoj nalazi se mjestance Alloway. U mjesnoj crkvi i crkvenom dvorištu pojavljuju se duhovi i vještice. Tam O'Shanter je svakog sajamskog dana običavao jašiti na svojoj kobili Maggie u grad da proda svoju robu. Po završenom poslu svrnuo bi u gostionicu i sa svojim prijateljima zapio bi svu zaradu. Jednom zgodom prorečeno mu je da će se prije ili kasnije utopiti ili da će ga uloviti vještice kod crkvenog dvorišta u Allowayu. Jedne tamne, olujne noći Tam je opet bančio do kasnih sati. Zatim je krenuo kući na svom konju po kiši i grmljavini. Kad se približio crkvenom prostoru, pričini mu se da je crkva u plamenu. Tam hrabar od pića zastade da vidi što se to dešava. Konj se najednoć uznemiri, a Tam ugleda mnoge vještice i čarobnjake kako plešu škotske plesove u dvorištu. Vidio je uz njih i đavola, otvorene lijesove, ubojice i kosture na vješalima. Ali među vješticama ugleda i jednu veoma zgodnu žensku priliku u kratkoj košulji, dakle napola golu. Zvala se Nannie. Tam bijaše opčaran njezinim plesom te je sav zanesen povikao: „Vrlo dobro Kratka Košuljice!" — našto je kobila preplašeno zakasala, a Nannie i ostale vještice pojuriše za njima. Nannie ga je gotovo dostigla kad se Tam našao već blizu jednog potoka. Budući da je s kobilom preskočio vodu, Nannie je dospjela samo da uhvati i iščupa kobili rep. Vještice, naime, nisu imale moći da prijeđu preko bujice kad progone ljudsko stvorenje. Iz ove fantastične legende Burns daje i neko naravoučenije kako ne treba biti razbludan i pijanica

Whenever to drink you are inclined
Or Cutty Sarks run in your mind
Think: you may buy the joys over dear,
Remember Tam O'Shanter's mare.
(Kad god si sklon da mnogo piješ
Il' o Košuljici Kratkoj sniješ
Pamti: radost ta skupoćom prijeti,
Tam O'Shanterove kobile se sjeti.)

ostalo ništa zapisano što bi osvijetlilo tu tajnu. Jedrenjaci su u ono vrijeme dobivali imena po čudnim, beznačajnim stvarima. Mnogi od njih nosili su kićena imena kao npr.: *Crest of the Wave* (Krijesta vala), *Herald of the Dawn* (Glasnik zore), *Spirit of the Morning* (Jutarnji duh), *Lord of the Isles* (Gospodar otočja) itd. Mnogi su imali impozantnije nazive kao: *Fiery Cross* (Vatreni križ), *Flying Cloud* (Leteći oblak), *Sovereign of the Seas* (Vladar mora). S obje strane sjevernog Atlantika brodovlasnici su se natjecali u davanju veoma zvučnih imena, bar za one brodove koji su bili uvršteni u plovidbene popise. Baš kao što su se kasniji iseljenički brodovi u transatlantskom prometu takmičili s velikim brojem visokih, tankih dimnjaka da bi impresionirali evropske seljake, tako su i stari mornari, a vjerojatno i putnici za Australiju, voljeli imena poput *Queen of the Colonies* (Kraljica kolonija), *Chariot of Fame* (Bojna kola slave), *Dawn of Hope* (Osvit nade) i slična. U tako bogatoj zbirci imena netko bi pomislio da je »mala vještica s kratkom bluzom« nešto pomalo nastrano. No istina je u tome vjerojatno, da su tadašnji mornari, kao i stalni posjetioci obala ili luka, prihvatili to ime s odobravanjem, isto kao što su prihvaćena duga grčka imena današnjih motornih brodova Blue Funnel Line-a. Ništa dobro nije bilo u tom imenu *Cutty Sark*, ali se bar moglo izgovoriti.

Pramčani ukras bio je naročito krasno izrezbaren za ovaj brod, a to je učinio pokojni majstor među rezbarima pramčanih ukrasa F. Hellyer iz Blackwalla. Nikakva kratka košulja nije smjela da prikrije jedre linije škotske ljepotice. Njezina lepršava odjeća nestajala je u pramčanoj statvi, kao da je grčka božica, a ne bludnica što napastuje ljude. John Willis je bio neženja te nije štedio novaca pri duborezu svoje vještice i njezinih suputnica. On je zahtijevao od Hellyera da izrezbari blistavu skupinu vragoljanki kako plešu s obje strane pramca i tjeraju lijepu Nannie da svojom ispruženom rukom progoni Tama koji je bježao. Tam je na svojoj sivoj kobili Maggie jašio bijesno prema spiralnoj rezbariji na krmenim bokovima klipera. Rad je bio prekrasno izveden, a čovjek se i opet u čudu pita kakav je to događaj bio u pozadini Willisova izbora tog imena i preziranja teško stečene gotovine, da bi naglasio neku pouku, kakvu bilo. Taj duborez bio je skupocjen. Gole vještice skinute su prije nego je brod upućen u Australiju jer su on bile nešto previše fino za ljude u Sydneyu.

Cutty Sark je bio obilno ukrašen na mnogo načina. Bio je obojen crno, i to jantarno, svjetlucavo crno, a njegov uzvoj krasila su dva niza pravog zlatnog lišća. Zlatno lišće kitilo je i slova njegova imena i luke pripadnosti London, a prekrivalo je i lovorove vijence kojima je njegovo krmeno zrcalo bilo ukrašeno. U svom kasnijem životu brod je vijao kratku pozlaćenu košulju na svom velikom jarbolu. Ispruženu ruku na pramčanoj figuri odnijelo je more u olujama južnih širina, a kasnije se to desilo i s glavom. Oboje je bilo nadomješteno, i to ruka nekoliko puta, ali ne vještinom Hellyerovom.

Bilo je opravdane nade da će se brod dovesti u London River koncem siječnja 1870 da krca generalni teret sa Shanghai. Zapovjednik bijaše kapetan George Moodie kojega je stari Willis kao časnika uočio nekoliko godina prije na *The Tweed-u.* Moodie je bio zapovijedao već sa dva čajna klipera s imenima *Laurel* i *Lauderdale.* Bio je imenovan zapovjednikom *Cutty Sark-a* ubrzo poslije polaganja kobilice, te su Moodieve iskusne oči pazile na svaki komad drva koji se ugrađivao u brod. On je bio Škot, odgojen za ribara, a izučen u obalnoj plovidbi i plovidbi po Sjevernom moru. Imao je četrdeset godina, možda premalo za clipper-mastera.

Upravljati kliperom značilo je tegoban život s vrlo mnogo tjelesnih i duševnih napora. Bilo je uvijek više klipera nego dobrih kapetana za klipere, ali Moodie bijaše prvorazredan čovjek. Bio je potpuno pouzdan škotski zapovjednik i sposoban pomorac koji dobro postupa s ljudima. A bio je i dobar biznismen, što je važna strana njegovih kvalifikacija, kad je poslovni uspjeh putovanja veoma mnogo ovisio o samom zapovjedniku.

Ali Moodie nije imao sreće s *Cutty Sark-om.* Slabi vjetrovi i neprijatna sitna oštećenja u snasti uporno su pratila mali kliper gotovo čitavim putem do Kine. To je svakako bilo putovanje da se brod »uhoda«. U ono vrijeme pravljenje željeznih dijelova opreme, koja treba da se potpuno prilagodi u snasti jedrenjaka visokog mora, nije još bilo sasvim savladano, a jarbol na kliperu, da bi udovoljio svojoj svrsi, morao je biti savršeno pripet. Njegova su oputa morala biti postavljena s takvom preciznošću kao strune kod neke skupocjene violine, a nije bilo nimalo lako postići to savršeno stanje, a ako se možda i postiglo, teško ga je bilo održavati. Pa ipak ga je trebalo održavati mjesecima i mjesecima pod svakojakim klimatskim uvjetima, po velikim nevremenima i dugotrajnim tišinama. Nova oprema bijaše vražja stvar jer je trebalo vremena da svi njezini dijelovi pravilno funkcioniraju. Moodie je bio pravi majstor u vještini opre-

manja jedrenjaka, ali je ipak najveći dio puta od Londona do Shanghaia utrošio na dotjerivanje opreme *Cutty Sark-a*. U tom je pogledu putovanje podbacilo. Brod se dobro ponio, ali nije oborio nikakav rekord.

Polazno putovanje nije bilo toliko važno, ali zapovjednici su ipak mnogo nastojali da plovidba bude što uspješnija. Nije bilo nikakvih premija ako bi se generalni teret dopremio u Shanghai brže nego što bi to učinili drugi brodovi. Mladi kineski čaj na londonskom tržištu, to je bilo ono zbog čega se isplatilo utrkivati. — *Thermopylae* je otplovio u Melbourne s punim skladištima generalnog tereta pa je iz Australije krenuo put Shanghaija. Vrijeme *Cutty Sark-a* od Londona do Shanghaija iznosilo je 104 dana, a veterani *Lancelot* i *Teaping* s malo napora postigoše bolji rezultat. — *Lahloo* je doplovio za 98 dana. *Thermopylae* se na svom putu u Melbourne nalazio uz Rt dobre nade već peti tjedan otkako je napustio Engleski kanal. Bijaše jasno da će *Cutty Sark* teškom mukom pobijediti taj lijepi brod, ako mu to uopće i uspije.

Cutty Sark je imao sreću da sklopi prijevozni ugovor za teret čaja, namijenjen londonskom tržištu, po vozarinskom stavu od 3 funte i 10 šilinga za prostornu tonu od 50 kubičnih stopa. Parobrodi su već dokazali da bi mogli stići do Londona u 60 dana, usprkos tome što su ljudi s jedrenjaka proricali da će svi ložači završiti kao lešine u Crvenom moru. Liverpoolski brodovlasnici i liverpoolski ložači izborili su za parobrode takav uspjeh kao još nitko dotad. Ali onaj rijetki primjerak ljudskih stvorenja, liverpoolski Irac, ubrzo je pokazao da se s povoljnim vjetrom može oduprijeti zaista paklenom poslu loženja na parobrodima u Crvenom moru, isto tako kao što se i njegovi časnici bore s ledenim mećavama Cap Horna. Liverpoolski Irci bijahu također čvrsti i pod kaštelom jedrenjaka, a takvih momaka bilo je dosta s vremena na vrijeme i na *Cutty Sark-u*.

Sueski kanal nije pokazivao nikakve znakove zamuljivanja ili odronjavanja, a poduzeća za opskrbu ugljenom u Adenu, Colombu i Singaporeu poslovala su vrlo uspješno. Konkurencija parnih brodova nije više bila samo prijetnja jedrenjacima, ona je za njih uskoro postala sudbonosna.

Novi kliper ukrcao je svoj prvi teret čaja i krenuo u trku. Nije imao nikakve nade da stigne prvi na tržište, osim kad bi svi parobrodi putem odletjeli u zrak. Ali on se mogao bar nadati da će biti među prvim jedrenjacima. A bilo je još uvijek mnogo trgovaca koji

su vjerovali da se čaj okužuje željeznim trupom parobroda i dimom iz ložionice. U Londonu je stari »Bijeli klobuk« činio sve da podrži takvo vjerovanje koje je teško odumiralo.

Cutty Sark je za svoje prvo putovanje od Shanghaija do Londona trebao 110 dana. Bila je to uspjela plovidba, mnogo uspjelija nego veći dio drugih te sezone. Ali *Thermopylae* je prevalio put od Foochowa za 105 dana, pa je stari Willis jamačno kleo. Brodovlasnici su kao i zapovjednici u ono vrijeme, bili živo zainteresirani u svojim brodovima i njihovim »traversadama«. Kapetan Kemball sa *Thermopylae-a* nije bio tako popularna ličnost u pomorskim krugovima kao kapetan Moodie. Stvarno nije bilo prave usporedbe između ova dva putovanja, jer je *Thermopylae* isplovio mjesec dana kasnije od *Cutty Sark-a*. Prava trka među njima mogla bi se ostvariti jedino kad bi oba broda isplovila iz iste luke za vrijeme iste plime. — »Bijeli klobuk« je čekao svoj čas te je velikim povećalom pregledavao brodski dnevnik. Nije mogao naći nikakve greške u vođenju broda na temelju zabilježenih podataka, a nije ni očekivao da će ih naći. Moodie je morao svladati čitav onaj dugački, grebenjem posuti put niz Kinesko more, od Shanghaija do Anjera.[6] Novi kliper je opet naišao na mnogo više tišina tamo gdje su pasati morali biti svježi.

To je bio naročito slučaj u Indijskom oceanu. Moodie se tužio da nema sreće. Ipak je on izvršio najbrže putovanje u skupini klipera koji su isplovili otprilike u isto vrijeme, a »Bijeli klobuk«, premda se nije uzoholio, bijaše pun nade. *Cutty Sark* je burno prošao Engleski kanal po jugozapadnoj oluji i stigao u Temzu s mnogim svojim križevima povezanim na mjestima gdje su bili prenapregnuti Moodiejevim forsiranjem. Brod je imao dosta vremena da zacijeli svoje rane prije nego što se uputi na svoje drugo putovanje u Kinu. To je bilo u proljeće 1871.

Još jednom je mali punokrižnjak ponio generalni teret, dok je *Thermopylae* krenuo u Melbourne. Čajni kliperi koji su prevozili terete za australske luke kretali su kasnije preko Pacifika prema Kini, ponekad s generalnim teretom, a ponekad i s balastom. Kad im je trebalo i nešto balasta da bi došli do tereta čaja, to nije morao biti manje rentabilan put stizanja do Kine nego da se išlo direktno. *Cutty Sark* je, međutim, pravodobno krenuo na jedno kratko putovanje kroz južno Kinesko more do Bangkoka po rižu koju je predao u Hong Kongu da bi tako zaradio nešto novaca svom vlasniku. Ovo

6 Anjer je mala luka na zapadnom kraju otoka Jave, u Sundajskom tjesnacu između Jave i Sumatre.

je putovanje izvršio dok se mladi sezonski čaj pripremao za tržište. Ali kad je čaj bio spreman, parobrodi su ponijeli njegov najveći dio. Prethodne su godine parobrodi *Diomed, Agamemnon* i *Erl King* dopremili čaj na londonsko tržište za 60 dana preko Sueza, i premda su mnogi konzervativci njuškali robu, zaklinjući se da smrdi po antracitu ili po vodi iz brodskih kaljuža, ili da se roba očevidno spržila u Crvenom moru, ni sve veći broj potrošača nije mogao otkriti nešto zaista štetno u čaju. Kliperima je bila ponuđena mizerna vozarina od cigle 3 funte po toni od 50 kubičnih stopa za čaj koji su ukrcali. A to nije bilo dovoljno za *Cutty Sark*. Ipak se brod našao na ukrcajnom gatu, a s njime i *Thermopylae*, što je obećavalo veliko takmičenje. Ali opet su ga njegovi pomorski agenti povukli i poslali dolje u Foochow, što je bio luđački potez. Tamo nije mogao postići ni 3 funte, pa se morao žalostan vratiti natrag u Shanghai. Ovaj put je imao sreću da uopće dobije teret. Sedam klipera ukrcavalo je čaj za New York gdje je nova konkurencija parobroda bila znatno slabija jer nisu mogli ponijeti toliko goriva. Ali *Cutty Sark* se ipak morao ponizno zadovoljiti vozarinom od 3 funte za 50 kubičnih stopa. Na povratnom putovanju takmičio se s glasovitim *Ariel-om* te ga je tukao s razlikom od tjedan dana. Treba, međutim, nepristrano naglasiti da je *Ariel-a* na tom putovanju vodio novi zapovjednik koji vjerojatno nije postigao najbolji rezultat. *Thermopylae* je bio brži od obojice, ali trka je opet bila neodlučna.

Thermopylae je razborito prihvatio ono što mu je bilo ponuđeno i prištedio sebi vrijeme odlaska u Foochow. Stari se Willis tješio time da mrski suparnik ipak nije bio brži. Malena *Titania* dopremila je svoj čaj na londonsko tržište 93 dana otkako je napustila Foochow.

Vozarina od 3 funte za 50 kubičnih stopa zaprepastila je brodovlasnika Willisa, ali ga nije zastrašila u njegovoj odluci da se i dalje drži jedrenjaka, a posebno *Cutty Sark-a*. Ta je vozarina bila polovina onoga što su kliperi dobivali prije otvaranja Sueskog kanala. Održavanje klipera u dobroj kondiciji stajalo je mnogo novaca, i on je bio rentabilan samo uz dobre vozarine. On je stvarno bio ekspresni brod pa je trebalo i da ubire odgovarajuće vozarine. Najkritičnije je bilo to što su parni brodovi mogli poslovati uz niže vozarine nego osjetljivi kliperi jer su krcali mnogo veće količine tereta. Bilo je sasvim povoljno za klipere da zarade nešto novaca i u obalnoj plovidbi, ali to nije značilo baš mnogo. Parobrodi nisu bili ugroženi sposobnošću jedrenjaka da izvrše jedno putovanje u Kinu na godinu. Parobrodi su s lakoćom obavljali po dva putovanja, ubrzo zatim i tri, pa čak

i četiri. Tako su preuzeli čitav generalni teret, a imali su i drugu prednost; bili su redoviti. Krcatelji su brzo naučili da to cijene. Ipak je to bila velika korist za svakog interesenta u poslovnom svijetu da zna gotovo sasvim tačno kada će očekivana pošiljka stići. Kliperi su se još mogli međusobno natjecati, ali za dalekovidne trgovce i kapetane bilo je bolno saznanje da su sve to samo posljednji trzaji samrtnika.

No trebalo je mnogo vremena da tvrdokorni ljudi poput Willisa priznaju poraz. Uspio je opet predobiti generalni teret za *Cutty Sark* u polaznom putovanju za Shanghai 1872, koji je bio predan za 108 dana. Willis je još uvijek imao mnogo prijatelja među krcateljima. *Thermopylae* je ponovo isplovio za Melbourne i njegovi su vlasnici pokazali dobar poslovni duh, pridržavajući se tog posla. Parobrodima je bilo mnogo teže da se takmiče s jedrenjacima tamo gdje su ovi imali gotovo idealne uvjete, kao na putovanju u Australiju. Da bi se stiglo do Kine, jedrenjaci su se morali probijati kroz čitavo opasno područje južnog Kineskog mora, a kad su jednom prošli barijeru Indonezijskog arhipelaga, ostatak putovanja mogao se pretvoriti u pravu moru. U tom području vjetar puše ili iz jugozapada ili iz sjeveroistoka, u izmjeničnim godišnjim dobima koja se zovu monsuni. Naravno, ako je poneki zapovjednik čekao na povoljni monsun, krcatelji su bili protiv toga. Monsun u pramac jednom moćnom parobrodu koji su dobivali sve jače i jače strojeve nije mnogo smetao, no kliperu je s takvim vjetrom putovanje bilo produljeno za nekoliko tjedana. Na australskoj pruzi jedrenjak je znao da može juriti »dolje prema istoku«, od četrdesetih stupnjeva južne širine kod Tristan da Cunhe do ateriranja australskim lukama, uz gotovo neprekinuti niz zapadnih oluja u krmu. U tim divljim vodama nije bilo pristaništa za opskrbu ugljenom. Parobrod bi morao posrtati od Durbana prijeko do Freemantlea, ili od Rta dobre nade, što je bilo još dalje. Ako je parobrod upotrebljavao jedra, kao što su to mnogi činili, tada je gubio prednost predviđanja dana dolaska. Ako je plovio samo strojem, trošio bi toliko ugljena da nije mogao ponijeti dovoljno tereta.

Tako je još uvijek bilo neke budućnosti za jedrenjake na tom poslu, i vlasnici *Thermopylae-a* su znali što rade. Pače su i porasle ponude tereta iz Australije za povratna putovanja u Englesku, pa su jedrenjaci u to vrijeme imali prednost pred parobrodima. Skraćenje puta do Australije kroz Sueski kanal bilo je više teoretsko nego

praktično, sve dok parobrodi nisu dostigli viši stepen svog razvitka, uz upotrebu manjih količina ugljena.

Godine 1872 *Thermopylae* je projurio prugu do Melbournea u 67 dana, što je bilo za sedmicu dana više nego što je tom lijepom brodu trebalo prilikom njegova prvog putovanja. Bio je to ipak izvrstan rezultat, pa kad se kasnije iste te godine našao konačno na ukrcajnom gatu u Shanghaiju zajedno s *Cutty Sark-om,* priličan broj iskusnih kapetana kladio se na pobjedu *Thermopylae-a.* Najzad je imalo početi pravo takmičenje, klipersko takmičenje stoljeća — posljednja velika trka! Brodove su detaljno uspoređivali. *Thermopylae* je bio nešto veći i imao je bolji rekord, a taj rekord nije bio ometan sitnim nezgodama kao što je bio slučaj sa *Cutty Sark-om.* Imao je više sreće s vjetrovima, što je također veoma važna stvar za jedrenjake otvorenog mora. Njegov zapovjednik kapetan Kemball bijaše dobro poznat kao stručan i neustrašiv navigator te majstorski upravljač klipera. Poznavao je dobro svoj brod, a također možda bolje nego Moodie i to kako da najbolje iskoristi sve one podmukle prolaze i prevrtljive vremenske prilike niz dugo i opasno južno Kinesko more. Imao je prvorazredne časnike i dobru posadu, potpuno priučenu brodu. Od Kemballa pa sve do »malog od kuhinje« svi su bili odlučni da pobijede.

I *Cutty Sark* je imao dobru posadu, pa je svaki pojedinac isto tako bio odlučan i pun pouzdanja. Oni su s lakoćom pobijedili glasovitog *Sir Lancelot-a* u polaznom putovanju. Oni su se zaklinjali da zaista nisu vidjeli nikad brod koji ne bi mogli »prejedriti«. To je doduše staro mornarsko hvalisanje koje se čulo češće nego što je bilo opravdano, ali u slučaju *Cutty Sark-a* bilo je u tome mnogo istine.

Oba se broda izvukoše iz kineske luke za vrijeme iste plime, ali su odmah bili zaustavljeni tri dana jakom maglom. Bio je to mršavi početak trke koja je imala da bude tako uzbudljiva. A spremao se još mršaviji svršetak. Poslije izvanredne plovidbe kroz čitavo Kinesko more, uz izmjenično vodstvo sad jednog, sad drugog broda *Cutty Sark* je imao veliku nesreću da izgubi svoje kormilo u divljem nevremenu u Indijskom oceanu. Mogao je isto tako ostati i bez svojih jarbola. *Thermopylae* nije pretrpio takve nezgode, već je jurio naprijed, i naravno, stigao prvi. Ali kapetan Moodie i njegovi momci, daleko od toga da bi bili prestrašeni ovako ozbiljnom havarijom — jer brod je bez kormila bio gotovo sasvim bespomoćan — dadoše se na posao i izradiše novo kormilo. Na otvorenom moru ga namjestiše i nastaviše plovidbu. To kormilo za nevolju također je bilo odneseno,

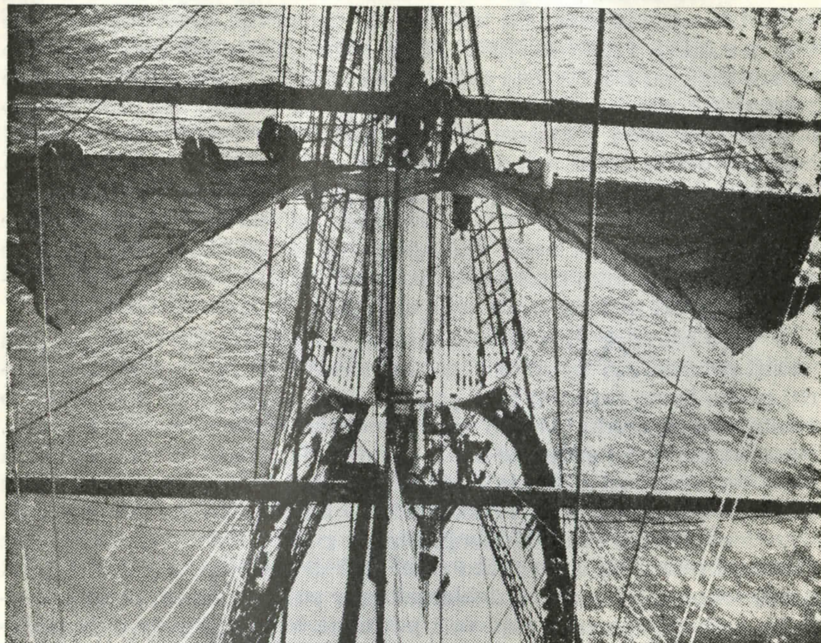
pa su opet postavili drugo, i time izvršili takav pothvat da je čitav pomorski svijet odao priznanje *Cutty Sark-u.* Teško nakrcan kliper, napola osakaćen i u beznadno teškim okolnostima, prevalio je do domovine još 8.000 morskih milja!

Moodiejevo mornarstvo zaista je bilo veličanstveno i treba da se zapamti! Brod manji od tisuću tona skakao je i ponirao u opasno uzburkanom moru, poslije neprestane trodnevne oluje. Brod uvijek mokar, bio je sad više pod vodom nego iznad nje. Nevrijeme je bilo vrlo jako, čak i za one niske južne širine, pa je odnijelo nekoliko jedara koja su bila šivana tako da se odupru i uraganima. Ipak se brod držao sasvim dobro sve dok se jedan strašni val nije oborio pod krmeni svod i iščupao drveno kormilo s osnaca statve. Brod koji se i dotad dosta valjao i zaranjao, počeo se sada valjati kao da će se prevrnuti. Zapao je u središte oluje, a veliki valometi, pjeneći se preko broda, drobili su se i razbijali na glavnoj palubi. Baš je bilo dobro što im se brod nije opirao jer bi ga bili razbili. Bilo je dobro držati se tako u zaustavi, uz pomoć nekoliko raskidanih olujnih jedara, ali je trebalo što prije opet postići vlast nad brodom.

Nije bilo čak ni masivnih dasaka dovoljno jakih da se od njih načini privremeno kormilo. Kapetan Moodie je isprva pokušao isturiti preko krme rezervni križ, poput velike metle, ali to nije pomoglo ovako finom brodu. Morao mu je nekako načiniti pravo kormilo. Nezastrašen ni od svoje zle sreće ni od oluje, ni očitim teškoćama da na otvorenom moru izvede komplicirani rad koji se inače obavlja u suhom doku, Moodie je, s teško nakrcanim brodom što pokušava da se prevali, skupio sve ljude da prionu uz posao. Prvo su načinili teške planke, ispilivši ih iz nekoliko rezervnih deblenjaka (a svi su kliperi nosili sobom dosta takvih deblenjaka jer su znali da im mogu zatrebati), a istovremeno pronađoše i potrebne željezni dijelove da nadomjeste izgubljene osnace i zavornje. Mali brod imao je i dobru »smolu«: na brodu su se našla i dva »slijepa putnika«, a pokazalo se da su odlični majstori, jedan brodograditelj, a drugi kovač. Ova su dvojica sjajno radila, i to mora da je bio jedan od onih izvanredno rijetkih slučajeva kad se i »slijepi putnici« pokažu korisni za brod u koji su se prokrijumčarili.

Ali na brodu se nalazila i jedna osoba od koje nije bilo nikakve koristi. To je bio brat staroga Willisa Robert Willis koji je pošao na putovanje zbog svoga zdravlja (mora da je bio veoma zdrav čovjek kad se ukrcao na takav brod). Kad je more odnijelo kormilo, Robert Willis je proklinjao i mahnitao po kasaru kao da je poludio,

vičući na jadnog Moodiea neka skrene u prvu luku(!). To je vjerojatno bio pokušaj s njegove strane, ali Moodie mu je odmah odbrusio, poslavši ga do đavola. Robert Willis je ostao mrzovoljan i beskoristan kritikant za čitav preostali dio putovanja, a incident se toliko dojmio kapetana Moodiea da se odmah po dolasku u domovinu zahvalio na dužnosti.



Ubiranje jedara

Usprkos beskorisnom protivljenju grlatog putnika i svih drugih nemogućnosti privremeno je kormilo bilo napravljeno i ispravno postavljeno, a *Cutty Sark* opet podvrgnut vlasti zapovjednika. Ali zavijanje vihora nastavilo se oko broda kao da se stari Neptun protivi njegovu imenu, ili kao da zamjera što su maknute gole vještice s pramčane rezbarije, ili kao ga iz nekog drugog razloga želi spriječiti njegovo napredovanje. Novim su kormilom rukovali ljudi pomoću sistema čeličnih užadi i lanaca što vode do oblice, stavljene

poprijeko kasara i do kola kormila. I brod je dobro slušao kormilo, ali novi napadaj čitavog niza oluja prenapregnuo je konačno i to pomoćno kormilo, pa su ga opet morali izvući na palubu radi popravaka. Zatim su ga i drugi put uspješno postavili!

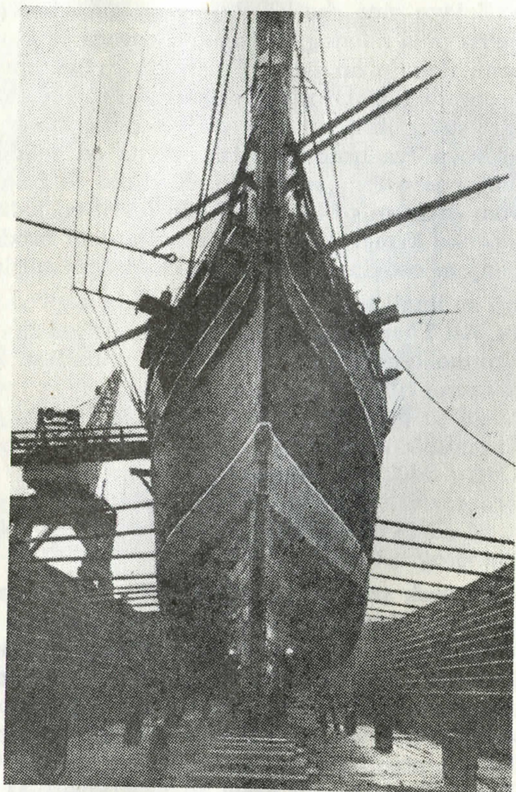
Namještanje pomoćnog kormila na nedostupnoj krmenoj statvi, pod krmom, dok se brod kreće kroz vodu i poskakuje poput dvogodišnjeg ždrijepca pred preponom, upravo je grandiozan posao. Sve je teško i gotovo nevjerojatno. Valovi, neprestano prelijevajući palubu, izvrnuše kovačku peć koja je u najboljem slučaju bila vrlo primitivna naprava. Jedan val oborio je ne samo peć nego i kovača i kadeta, Moodiejeva sina, koji mu je pomagao. Peć puna vrućeg ugljena pala je na prsa mladog Moodiea, a kovača je silovito valovlje valjalo palubom, dok je on i dalje grčevito držao uraženu čeličnu šipku koju je obrađivao. Ali nije je ispustio iz ruku. Mladi Moodie je proklinjao što su izgubili vatru, a ožiljke opekotina nosio je cijelog života, dok je kovačeva brada ostala spržena od čelične šipke. Ali oni su nastavili posao čim se moglo. Kormilo je bilo postavljeno premda je ovom drugom prilikom to bilo izvedivo jedino njegovim prevlačenjem preko krme, a zatim zaustavljanjem broda plovidbom nazad i uvlačenjem osovine kormila u određenu šupljinu.

Ljudi koji su imali takva okapanja u svom napredovanju zaslužili su pobjedu. Ali *Thermopylae* je pojurio naprijed za stotine milja, i kad je bez muke lako stigao u Kanal, Kemball se kočoperio od ponosa. On naravno ništa nije znao o nezgodi svog takmaca. Znao je samo to da ga je posljednji put vidio nekoliko milja daleko od Anjera i da o njemu kasnije ništa više nije čuo. Kad je nekoliko dana poslije toga *Cutty Sark* odvažno došepesao kroz Kanal, jezdeći pod gomilom jedara razapetih do posljednjeg platna, čak se i Kemball prenerazio, čuvši da je brod stigao s onu stranu Rta dobre nade bez pravog kormilarskog uređaja.

Ali on sebe ipak smatraše pobjednikom. To dokazati bivalo je sve teže, jer je *Cutty Sark* bio londonski brod, a svojim izvanrednim pothvatom stekao je mnogo prijatelja. Jamačno nijedan havarirani jedrenjak nije nikad brže doplovio od Rta dobre nade do Engleskog kanala, a pravo govoreći, ni mnogi jedrenjaci u potpuno ispravnom stanju nisu zabilježili brže putovanje. Engleska ljubav prema hrabrim pobijeđenima učinila je od *Cutty Sark-a* pravog heroja, i nedugo zatim Kemball bijaše taj koga su sažaljevali. On je glasno i jasno odbio da pokaže brodski dnevnik *Thermopylae-a*, na temelju kojeg bi se moglo utvrditi koji je brod dalje dospio do onog časa kad

je *Cutty Sark* izgubio svoje kormilo. Vrlo je vjerojatno da je *Cutty Sark* bio tada ispred, pak je ovim pomalo nesportskim postupkom Kemball izgubio mnogo pristalica.

No kapetanu Moodieu bilo je svega dosta. Napustio je *Cutty Sark-a* i jedrenjake te prešao k parobrodima. Imao je nešto uštеđevine što je uložio u jedno parobrodarsko društvo kod kojeg je dobio i zapovijed. Tamo je nesretnik izgubio sve jer je poduzeće propalo.



Brod u svom suhom doku u Greenwichu. Ističu se oštre linije brodskog trupa.

Treće poglavlje

TRAMPING

Odluka kapetana Moodiea deprimirala je starog Willisa jer su se sve teže nalazili dobri kapetani. Čak i u doba napretka jedrenjaka neki su odlični kliperi imali slabe zapovjednike. Idealna kombinacija odlika da se s jedrenjakom takmičarem postigne najveća brzina, iz tjedna u tjedan i iz mjeseca u mjesec, te da se povrh toga postigne puni komercijalni uspjeh putovanja, nije se često mogla naći u jednoj osobi. A samo je jedan čovjek bio zapovjednik broda, jer tako je i trebalo da bude. Nikakav odbor ne može upravljati jedrenjakom.

Mornarsko iskustvo, izvanredno rukovođenje, čelični živci, staložena narav i sposobnost da se danima ne spava, te konačno da čovjek mjesecima ne otpočine, zatim savršeno procjenjivanje vjetra, opreme i mora, ovladavanje teško stečenom vještinom baratanja mnogobrojnim jedrima te sposobnost da se odupre napastima svake vrste, naročito alkoholu, to su bile samo neke od potrebnih odlika. Pravi je clipper-master morao imati osjećaj vrhunskog digirenta, mozak tenkovskog generala, beskrajno praktično znanje, neospornu moć zapovjedanja te organizam bivola. On je bio majstor jedrar, majstor brodograditelj i majstor slagač tereta. On je bio i mozak i oči i nastojanje i kontrolni uređaj svog broda. U njemu je morala biti usredotočena velika suština moreplovstva, velika, a ipak tako malena da se za nju danas malo i zna i da je malo cijenjena. Nije čudo da su se teško nalazili dobri kliper-kapetani.

Kapetana Moodiea naslijedio je na zapovijedi na *Cutty Sark-u* kapetan F. W. Moore koji je u to vrijeme bio kod Willisa nautički inspektor. Moore je bio veliki kapetan sa sjajnom reputacijom, ali on je već bio prošao pravo vrijeme svoje plovidbe kad je preuzeo novo zapovjedništvo. Kao nautički inspektor mrzio je da vidi brodove s bilo kakvim oštećenjima te je bio najveći protivnik toga da se drveni jarboli i križevi, te konopljano pomično oputo izlažu velikim naprezanjima. Tako je *Cutty Sark* pod njegovim vodstvom rijetko postizavao najveće brzine. — *Cutty Sark-a* je trebalo goniti! U njemu

se krio duh obijesti što se hvata ukoštac s olujama i uraganskim vjetrovima pred kojima neće da poklekne. Zavijanje bure bijaše glazba u Nannijevim ušima, a ona bi jurnula kao da je živo biće koje u svojoj kratkoj bluzi predvodi momčad uvijek spremnu na manevarskim mjestima. Smještena onisko pred pramcem kao da se ljutila, ne želeći dopustiti nijednom brodu da je pretekne. Ona nije voljela blagu ruku kapetana Moorea.

On je ostao samo na jednom putovanju. Prvo je brod isplovio za Melbourne s generalnim teretom. Napustio je London teško nakrcan 26. studenog 1872, a usidrio se u zaljevu Port Phillip 11. veljače 1873. Ali *Thomas Stephens* je otplovio tjedana dana kasnije, a stigao u Melbourne istog dana kao i *Cutty Sark*. — *Stephens* je imao sreću da izbjegne nevrijeme koje je zahvatilo *Cutty Sark-a* u Kanalu. Iz Melbournea klipери su zaobišli (australsku) obalu da bi dopremili ugljen iz Novog Južnog Walesa u Shanghai, poput drugih dvadesetak odličnih brodova zauzetih ovim poslom. *Cutty Sark* je presjekao preko jugozapadnog Pacifika sve gore do Koraljnog mora, a onda s vanjske strane Filipina i kroz lanac Ryukyu otočja stigao za 41 dan, što je bilo za dva dana brže nego što je postigao iste godine *Thermopylae.* Ali *Hallowe'en* i *Doune Castle* učinili su isto putovanje za pet tjedana. Ugljen bijaše težak teret za klipere, a *Cutty Sark-ova* masivna krma zadržavala ga je malo kod lakšeg vjetra kad je brod bio jako nakrcan. Kod otočja Ladrones brod je izdržao jedan tajfun, ali ga je donekle zaobišao. Kapetan Moore je uspio sačuvati brod u dobrom stanju, kako trup broda, tako i snast, jer čak ni uraganskim vjetrovima nije uspjelo da poremete koji križ, dok je *Blackadder* u istom nasrtaju vihora teško stradao, izgubivši jarbol.

Te su godine glasoviti brodovi *Sir Lancelot, Titania, Thermopylae* i *Cutty Sark* zajedno krcali čaj u Sanghaiju, pa se za inat parobrodima predviđalo grandiozno takmičenje. Ovi su brodovi morali probijati svoj put niz Kinesko more po nepovoljnom monsunu, a te je godine vrijeme bilo osobito žestoko. — Nije sve bilo u sposobnosti broda da brzo jedri kad ima povoljne vjetrove koji su i stvorili reputaciju čajnim kliperima. U pitanju su bile njegove opće sposobnosti — njegovo svojstvo da nastavi napredovanje čak i bez vjetra, pa njegove »aerodinamičke linije«, pri čemu se uglavnom razumijeva okretnost broda da se progura u privjetrinu protiv vjetra i protiv valovlja. Iznad svega važne su bile njegove plovidbene odlike u nepovoljnim uvjetima zbog kojih je i postao uzor ostalim brodovima iste kategorije. Nije bilo ništa osobito otisnuti se na pučinu,

uloviti povoljan vjetar i izvjesiti oko čitavog broda mnoštvo pršnih jedara, kao kad se suši rublje poslije velikog pranja. Pršna jedra koja su tako draga slikarima, bila su ustvari samo »dječji papirnati zmajevi« po finom vremenu i više moralna pomoć kod slabog vjetra, nego zaista jedra od koristi. Ona su pružala izvanrednu sliku, premda bijaše krajnja besmislica da se razapinju, a još veća besmislica da se udešavaju prema vjetru.

Nije bilo koristi od takvih jedara kad su klipери bili zaokupljeni nasrtanjem niz Kinesko more. Tu je sve bilo protiv njih. Nije bilo nade u povoljan vjetar za vrijeme lošeg godišnjeg doba. Još gore od neprekidnog suprotnog vjetra bila je činjenica da je on stvarao i protivnu struju. Premda bi brodovi mogli tom zlu donekle izbjeći, držeći se više prema zapadu, to se nije moglo činiti jer su te vode bile, a i danas su slabo istražene, s mnogo grebena, struja, plićina i svakovrsnih zamki za korita jedrenjaka dubokog gaza. Bilo je mnogo uskih prolaza da se brod kroz njih provuče, ali samo mukotrpnim prelijetanjima protiv vjetra uspijevalo bi brodovima da prođu takva mjesta. Drugih puteva nije bilo. Tako su se mali brodovi danju i noću, dan za danom i tjedan za tjednom borili dok bi sebi probili put protiv nasilnog vjetra i kratkih strmih valova, po kiši i slaboj vidljivosti, uvijek u strahu da nabasaju na neki tajfun prije no što se odonud sretno izvuku. A uvijek je bilo vjerojatnije da će na njega naići nego da neće. *Cutty Sark* je i po drugi put na tom putovanju susreo tajfun nedaleko od Formoze. Dobro je i ovaj put prošao, ali je izgubio na prevaljenom putu pa je zaostao 12 dana iza *Thermopylae-a,* u vrijeme kad je ovaj stigao već do Anjera. Kemball na *Thermopylae-u* uvijek je bio zapažen zbog svojih sjajnih putovanja niz Kinesko more, bez obzira na godišnje doba. Bit će da je bio veličanstven kapetan!

Moore je doveo *Cutty Sark-a* u domovinu te godine za 117 dana, ali je moglo biti i gore. No *Thermopylae* ga je tukao za dva tjedna, a *Hallowe'en-u* je trebalo samo 90 dana. Treba pošteno nadodati da je *Hallowe'en* otplovio četiri mjeseca poslije ostalih te je imao povoljan monsun niz Kinesko more, što je svakako sasvim druga okolnost. Stari stručnjaci nisu nikad govorili o putovanju nekog klipera kroz Kinesko more, a da nisu spomenuli doba godine u kojem se to odigralo. Očito je bilo nepravedno uspoređivati putovanje nekog broda što uz krmeni vjetar s lakoćom juri naprijed i putovanje onoga koji prve dvije tisuće milja mora neprestano križati. A ti su

stručnjaci dobro znali kad je koji isplovio. Teškoće takva križanja bile su zaista dobro poznate, te su Lloydovi osiguratelji zaračunavali više premije za brodove koje je takvo putovanje zadesilo. To se izravnavalo s povoljnijim vozarinama takvih brodova. Tako je *Cutty Sark* imao čaj po 4 funte za 50 kubičnih stopa, a vozarina *Hallowe'en-a* iznosila je samo 2 funte i 10 šilinga. Tako je imalo smisla rvati se s nepovoljnim monsunom.

Kapetana Moorea naslijedio je kapetan W. E. Tiptaft koji je, čini se, bio skroman i sposoban pomorac, ali bez pravog poleta potrebnog kapetanu takmičaru. On nije dotad zapovijedao pravim kliperom pa je, kako se čini, shvatio stvari na *Cutty Sark-u* donekle olako.

Poveo je brod u Sydney jer je to bila pogodnija luka za ukrcaj ugljena za Kinu, a iz njegova brodskog dnevnika vidi se da mu se nije dalo ići mnogo južnije od 40° južne širine u traženju zapadnih vjetrova. *Thermopylae* se spustio niže sve do 45° i 47° i stigao do Melbournea u 72 dana, što je bilo za tjedan dana kraće od Tiptaftova putovanja u Sydney. Veći dio klipera krenuo je te godine put Australije jer su tada parobrodi već prigrabili sav generalni teret za Kinu. Dovoljno posla bilo je još za klipere na ukrcajnim gatovima. Melbournea i Sydneya, a posao s ugljenom za Kinu dobro se odvijao. Sve veći broj parnih brodova uzrokovao je sve veću potražnju za ugljenom kao gorivom, pa su ga zato jedrenjaci i prevozili iako protiv svoje volje. Jedrenjaci su mrzili terete ugljena isto tako kao što su mrzili i parobrode, ali posao je posao. Svakako je bilo jeftinije opskrbiti pacifičke luke za bunkerovanje ugljenom iz Novog Južnog Walesa, nego ga dopremati onamo iz Velike Britanije. Tako su jedrenjaci stizali u Shanghai, zaradivši dvije vozarine, a od toga se još uvijek moglo nešto profitirati.

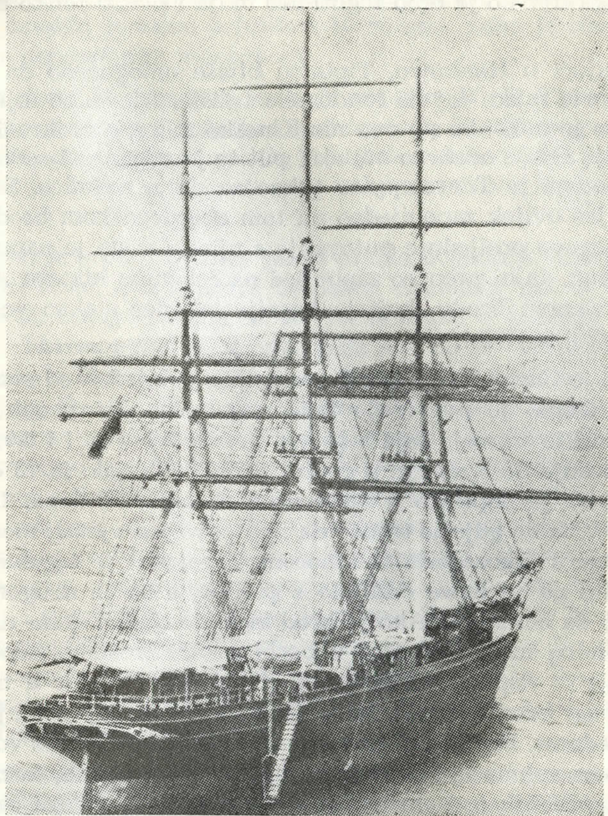
U Shanghaiju nije bilo čaja za *Cutty Sark-a,* te se za neko vrijeme namjeravalo poslati brod prazan natrag u Australiju po ugljen. Međutim, pomorski agenti u Kini, tvrtka Jardine & Matheson, bili su poduzetni ljudi i ne toliko zaneseni frapantnim parobrodarskim poslovanjem da bi sasvim odbacili klipere. Tako su ovaj mali brod poslali 600 milja uz Jangtzekiang da krca mladi čaj u Hankowu. Njihovi londonski korespondenti javljali su im da će londonsko tržište platiti dosta dobro za nešto tereta što ga kliperi dopreme oko Rta, premda bi takav čaj bar mjesec dana putovao dulje morem nego bilo

kojim parnim brodom. Stari mit o boljoj kakvoći čaja ako se prevozi jedrima još je uvijek živio, pa je *Cutty Sark* mogao naći svoj teret u Hankowu bez teškoća. Hankow je bio opasno mjesto za ukrcaj, s brzacima, muljevitim pličinama i s mnogo nazupčanih hridina, a osim toga trebalo je brod tegliti 600 milja i platiti toliko za tamo i natrag.

Krcajući u Hankowu, Tiptaftu bijaše omogućeno da jedrima dopremi prvi mladi čaj na londonsko tržište. Ali on se nije osobito žurio. Bilo je nekoliko putova niz Kinesko more, a najkraći bio je i najopasniji. On je odabrao najlakši put te je stigao u London za 118 dana. Opet ga je *Thermopylae* tukao za dvije sedmice. Strašni je Kemball još uvijek zapovijedao na tom aberdeenskom brodu, ali je to bilo njegovo posljednje putovanje s njim. On ga je napustio kad su stigli kući da bi preuzeo zapovijed na čeličnom kliperu *Aristides,* lijepom zelenom brodu, koji je kasnije također stekao veliko ime u australskoj trgovini.

Iako je *Cutty Sark* bio tako temeljito pobijeđen od svog starog takmaca, učinio je putovanje brže nego veći dio drugih klipera. Opet je poslije iskrcaja čaja zaplovio prema Australiji i izvršio najbrže putovanje do Sydneya u godini 1874/75. Trajalo je 73 dana, ali *Thermopylae* je doplovio u Melbourne za cigla 64 dana. I opet se *Cutty Sark,* tamo gdje je trebao da ima povoljan vjetar, morao hvatati ukoštac s jugozapadnim vihorom u kojemu je izgubio jednog čovjeka što ga je more odnijelo s palube, a to je drugom brodu omogućilo da odmakne. Ako je brod isplovio tjedan dana ranije, ali je tu sedmicu morao utrošiti u borbi protiv trašnog, nepovoljnog vjetra koji se »ispuhao« i pretvorio u povoljan vjetar u momentu kad je drugi brod isplovio, onda je jasno da je taj potonji stekao veliku prednost. Premda njegov trup nije klizio brže kroz vodu nego trup njegova takmaca, i premda su njegov zapovjednik, časnici i posada bili jednakih sposobnosti, a inače nije imao ničega što bi mu išlo u prilog, on je mogao brže stići na cilj srećom, a ne zaslugom, i tako dobiti »trku«. Stoga su stare korenike uzimale u obzir samo to da li su oba broda napustila istu luku, jednako nakrcani i za vrijeme iste plime. To baš zbog toga što je *Cutty Sark* neprestano putovanje za putovanjem gubio te male početne prednosti koje je *Thermopylae* srećom postizavao, pa je suparništvo između ta dva broda ostalo krajnje napeto, a stari Willis nastavio je s vjerovanjem da ipak

on ima bolji brod. A da li ga je imao, to nije još ni danas riješeno. U svakom je slučaju sigurno da Willis nije imao nekog Kemballa za svoj kliper, sve dok nije bilo već gotovo prekasno. Tiptaft je dobro



Cutty Sark na sidrištu pred Sydneyem

vodio brod, ali ne posve dobro. Opet je ukrcao mladi čaj u Hankowu, ali je prošlo više od četiri mjeseca dok ga je predao u Londonu. Ponovo je *Thermopylae* bio pobjednik, ovaj put gotovo za sedmicu dana, ali brodovi nisu krenuli iz iste luke i u isto vrijeme. *Hallowe'en-u* su trebala samo 92 dana.

Cutty Sark se vratio u London 21. listopada 1873. Mjesec dana kasnije zaplovio je put Sydneya. Na tom je putovanju u šest uzastopnih dana projezdio 2.163 milje u »četrdesetnjacima koji urlaju«.[7] Istovremeno je *Thermopylae,* koji je krenuo gotovo tjedan dana kasnije, jurio ukupnom prosječnom brzinom od 270 milja na dan. Opet je takmac stigao brže, i to za tjedan dana. *Thermopylae* je plovio u Melbourne kao obično, pa su *Cutty Sark-ovi* navijači u Sydneyu naglašavali da je put do njihove luke dulji i da bi *Cutty Sark,* da je plovio u Melbourne, svakako stigao onamo za 64 dana. Možda bi bio stigao, jer se u ono vrijeme nalazio u Bassovom tjesnacu te bi dospio na melbournsko sidrište, da ga je vjetar prisilio da suskrene i promijeni smjer.

Konopac brzinomjera, učinjen od najbolje svijetle konoplje, označen za brzine do 15,5 čvorova,[8] koji se ispuštao po krmi broda s malog valjka što su ga u rukama držala dva jaka pitomca, često je istekao prije nego što bi pijesak u pješčanoj uri (klepsidri) sav iscurio. Brzina klipera bila je procijenjena na 17 milja ili možda nešto više, a to je bila izvanredna brzina za potpuno nakrcan brod duljine nešto preko 60 metara. Ni on ni *Thermopyllae* i uopće nijedan čajni kliper nije imao znatnu prednost velikih putničkih jedrenjaka na australskoj stazi kao što su to bili sjajni *Lightning* i *James Baines, Sobraon* i ostali. Oni su držali svoje međupalublje prazno od tereta da bi tu smjestili putnike, pa su tako ovi brodovi uvijek bili lakše nakrcani. To je značilo, da im je trup bio manje uronjen te su lakše jurili kroz vodu i da su im palube bile više iznad vode, pa zato suše i sigurnije. Oni su mogli forsirano jedriti mnogo više nego klipere.

---

7 Na južnoj polukugli, ispod Afrike, Australije, Novog Zelanda i Južne Amerike, dakle u zoni kojoj je srednja južna širina na otprilike 40 stupanja, pušu gotovo neprekidno jaki vjetrovi sa zapada prema istoku, poprimajući često olujnu snagu, uz ogromne dugačke valove. Englezi su to nazvati „the roaring forties", dakle predjeli oko 40 stupanja južne širine gdje su valovi tako snažni i veliki da riču i urlaju.

8 Cvor, uzao (knot) ili morska, nautička milja (sea mile, nautical mile) isto je, tj. duljina od 1.852 metra. Starim, primitivnim ručnim brzinomjerom mjerila se brzina broda na taj način što se s jednog valjka smještenog na krmi broda otpuštao u more tanki konopac kojemu je na kraju bio pričvršćen trouglasti drveni sektor, s olovom na donjoj strani, tako da se sektor postavljao okomito u vodi. Brzina odmatanja konopca jest brzina broda, pa ako računamo vrijeme za izvjesnu duljinu isteklog konopca, dobit ćemo brzinu broda na sat. Uzimalo se 30 sekundi, tj. vrijeme koliko treba da pijesak u staklenoj „pješčanoj uri" iscuri iz gornje u donju šupljinu. A 30 sekundi je 120-ti dio sata. Dakle, ako brod plovi jednu milju, to će za 30 sekundi prevaliti 1.852 : 120 = 15,43 metara. Ako plovi dvije, tri ili više milja, prevalit će dva, tri ili više puta po 15,43 metara. Ti razmaci na konopcu od 15,43 metara bili su označeni čvorovima, pa se tako uobičajilo govoriti za brzinu broda „da plovi npr. 10 čvorova". No, za udaljenosti po moru, tj. za prevaljeni put, uvijek se upotrebljava naziv „milja".

I najzad nije imalo smisla da se kliper goni do potonuća. Ako se na njegovu palubu sasula prevelika količina vode s bučnih valova kroz koje je jurio, on je morao potonuti. Neki su se jedva izvukli od propasti. Bili su jako uronjeni te nisu imali rezervne plovnosti. Ni ime *Cutty Sark-a* ni *Thermopylae-a* ne pojavljuje se u popisu Lloydova kalendara, za brodove što pretendiraju na najveću dnevnu brzinu. To su sve veći kliperi za prijevoz putnika u Australiju: Ball Lineov *Champion of the Seas,* koji je tvrdio da je plovio brzinom od 20 čvorova jednog prosinačkog dana 1854, da bi dnevni prevaljeni put od opažanja između dva podneva iznosio 465 milja. — *Lightning, Donald MacKay, James Baine, Republic* i *Sovereign of the Seas* tvrdili su da su prevaljivali više od 400 milja na dan. Ove je brodove gradio Donald MacKay. Ipak je čudno da je *Thermopylae* držao rekord na putu iz New Castlea (u Australiji) do Shanghaija, sa 28 dana, dok je *Cutty Sark-ova* trka u 67 dana od Sydneya do La Manchea 1885 vrlo malo zaostajala za *Lightning-ovim* rekordom od 63 dana iz Melbournea u Liverpool premda je *Lightning* bio po tonaži dvostruko veći.

Teškoća je kod malenog sasvim nakrcanog broda pri jurnjavi s olujnim vjetrom u krmu bila u tome što je stalno nevrijeme podizalo valove koje brod ne bi mogao izdržati, jer kad bi se previše gonio, valovi bi ga »prejurili«. Velik je brod s većim nadvođem mogao izdržati mnogo dulje. Ako je jedrenjak jedanput počeo da preko svoje krme ukrcava valove na palubu, ili ako se »uvaljao« u njih sad s jednom, sad s drugom krmenom stranom, on je bio osuđen na propast.

Pod zapovjedništvom kapetana Tiptafta bilo je malo vjerojatno da *Cutty Sark* tako potone. Brod je otputovao iz Australije opet za Kinu s ugljenom, a kad je ugljen bio iskrcan, opet su krcali čaj u Hankowu. Tiptaft je izvršio sjajno putovanje u povratku, potukavši *Thermopylae-a* za sedmicu dana. Imao je i bolju vozarinu, tj. 4 funte i 5 šilinga, prema onoj od 3 funte što ju je dobio *Thermokylae.* Sve u svemu bilo je to izvanredno uspjelo putovanje, i stari je »Bijeli klobuk« bio presretan.

Ali Glen Lineov parobrod *Glenartney dopremio* je svoj teret čaja za šest tjedana, a tako su uspjeli i *Glenearn* i tuce drugih parnih brodova. Premda se još održavalo mišljenje da jedrenjaci mogu prevoziti poneki teret komadnih pošiljaka oko Rta dobre nade, postalo je sve teže postići primjernu vozarinu za prijevoz čaja. Ostali od preživjelih klipera počeli su preuzimati svilu i čaj, a svi zajedno svega njih osam na broju, krcalo je 1876 puni ili djelomičan teret. — *Titania* je otplovila u New York iz Shanghaija, a lijepi *Sir Lancelot* krenuo je u Otago da krca teret za San Francisco. Čaj je prestao biti teret za klipere ili bilo koju drugu vrstu jedrenjaka. Troškovi krcanja bili su visoki, a jedrenjaci su uvijek morali čekati na teret. Teret zbog kojega se isplati čekati trebalo bi i da plati dobru vozarinu, ali budući da su parobrodi mogli udesiti svoja putovanja tako da stignu onda kada je teret spreman za ukrcaj, bili su u mogućnosti da obaraju vozarine. Oni su štaviše bili nakrcani i drugom robom te nisu trebali kupovati balast ili gubiti korisni brodski prostor. Kliper je morao biti u savršenom stanju i s dobrim teretom, da bi najbolje izvršio svoj zadatak. Parobrod je mogao mlatiti more s bilo kakvim teretom i uspješno završiti putovanje.

Stari Willis nije više govorio o »kupljenom vjetru« premda se još uvijek nadao da će se Sueski kanal zarušiti. Međutim, Društvo Sueskog kanala vrlo je dobro napredovalo, a kanal je održavan izvanredno dobro. Nada klipera počivala je još jedino u fikciji da čaj dopremljen oko Rta dobre nade u njihovim trukovima stiže na tržište u boljem stanju nego čaj dopremljen parobrodima. Ali čaj je postajao sve omiljeniji napitak, pa je broj potrošača koji su mogli razlikovati ili su vjerovali da mogu razlikovati »parobrodski čaj« od »kliperskog čaja« bivao sve manji. Čaj se dobivao uza sve niže i niže cijene. Nije stoga bilo nade da će kliperske vozarine ikad više porasti, čak kad bi tim jedrenjacima i uspjelo da nađu teret čaja.

Cutty Sark je ponio svoj posljednji teret čaja iz Kine 1877. Otplovio je iz Woosunga — nakon ukrcaja uzvodno u Hankowu — na dan 6. lipnja te godine, a stigao je u Temzu tek 127 dana kasnije. *Thermopylae* je otplovio mjesec dana kasnije, a našao se pored *Cutty Sark-a* u Londonu samo tjedan dana poslije njegova prispijeća. *Cutty Sark-ovom* vozarinom trebalo je namiriti troškove tegljenja po rijeci od 1.500 milja i gubitak dva dobra sidra, ostavljena u dubokom mulju Jangtzekianga. Neki su kliperi morali prihvatiti vozarinski stav od 2 funte. Malo je bilo dividendi te godine, ali to više pesimizma. No stari su inokosni brodovlasnici bili stari neustrašivi buldozi koji nisu znali za poraz. Willis je odbio da se pomiri s onim što je bilo očevidno. Opet je postavio svoj kliper na ukrcajni gat za Sydney, a brod je stigao onamo za manje od dva i po mjeseca.

Ali prije toga brod je gotovo doživio brodolom na plićacima Goodwina, sutradan otkako je napustio London. Zahvatila ga je iz-

vanredno žestoka novembarska bura, s naletima vjetra orkanske snage. Prisiljen da se skloni u Downs, *Cutty Sark* je bio jedan od onih nesretnih brodova kojemu po tom bijesnom nevremenu nisu izdržali sidreni lanci. U doba jedara nesreće su bile mnogo češće nego danas. Brodovi su bili izloženi mnogo većem riziku u blizini obale. U nemogućnosti da se odupre strahovitom vjetru ili da se skloni u neku luku, odnosno da se održi na svojim sidrima uz onako uzburkano more, brod je bespomoćno bio nošen dalje. U tamnoj noći uz obale Duwnsa bilo je mnoštvo brodova kojima sidra oru, koji se zbog toga razbijaju jedan o drugi ili su bačeni na prudove te se prevrću, paleći svjetlosne signale za pomoć. Svaki čamac za spasavanje na istočnoj obali Engleske isplovio je te noći, a lom valovlja na žalovima Kenta valjao je po pijesku ujutro tjelesa utopljenih mornara. Jedanput, dvaput *Cutty Sark* se nošen bespomoćno sudario s nepoznatim brodovima, uz uzajamni tresak, škripu i lomljavu križeva i dugačkog prikosnika. Kapetan Tiptaft pokušao je da se razapnu neka jedra, ali su se ona odmah rastrgala u krpe. Palubna ograda bijaše zdrobljena, a mnogo od pomičnog oputa odrezano uslijed sudaranja. U posljednji čas stigao je ujutro tegljač *McGregor* da zadrži brod, te mu je jedva uspjelo da ga sačuva od nasukanja na prudove. Morao je doći još jedan tegljač da bi se osakaćeni brod doteglio natrag u Temzu.

To je bilo spasavanje, pa su oba tegljača zahtijevala 8.000 funti nagrade. Vrijednost broda i tereta bila je procijenjena na 85.000 funti. Nagradom od 3.000 funti tegljači nisu bili preplaćeni, ali to je ipak bila skupa noć. Drugi oštećeni brodovi tužili su *Cutty Sark-a* kao brod koji se s njima sudario, ali to nisu mogli dokazati. Bar jednom od tih brodova bilo bi to uspjelo jer je pločica s njegovim imenom pala u odvod na palubi klipera u času kad su se oba broda srazila. Ali brodski tesar, stariji čovjek koji je bio ukrcan na *Cutty Sark-u* od njegova porinuća, vidio je ujutro pločicu gdje leži, pa ju je mirne duše bacio u more, a da nikome nije o tome rekao ni riječi. On nije htio da njemu toliko dragi brod plaća odštete bilo kojem tuđem brodu, a pogotovu ne brodu od kojega je i *Cutty Sark* oštećen. Prošlo je mnogo godina dok je stari tesar izišao s istinom.

Kad je *Cutty Sark* konačno stigao do Sydneya, iskrcao je tamo teret i odmah krcao ugljen za Shanghai. Dok je *Cutty Sark* srljao prema Sydneyu, njegov veliki takmac veličanstveno je projedrio od Rta Lizard[9] do ekvatora za 17 dana, premda su mu od Lizarda do Melbournea trebala 74 dana, dok su *Cutty Sark-u* do Sydneya trebala 72 dana. Kad je malena skupina još preostalih klipera stigla u Shanghai, utvrdilo se da i ono malo čaja što je za njih ostalo može ponuditi vozarinu od ciglih 25 do 35 šilinga, a to je bilo katastrofalno. *Cutty Sark* je isposlovao polovinu tereta u Hankowu, a zatim se prebacio u Shanghai, u nadi da će tamo kompletirati teret. To mu nije uspjelo jer čaja tamo više nije bilo. Tako je morao i teret iz Hankowa iskrcati, a brod je krenuo u neredovitu plovidbu s teretima uglja prema Japanu. Na povratku u Shanghai još uvijek nije bilo čaja. Te je godine urod jako podbacio, a i od onog što je bilo gotovo su sve pokupili parobrodi. *Thermopylae* je prihvatio teret po 35 šilinga za tonu od 50 kubičnih stopa te se vratio u domovinu za 110 dana.

Za vrijeme čekanja *Cutty Sark-a* umro je kapetan Tiptaft. U zapovjedništvu ga je naslijedio njegov časnik kapetan Wallace. Bijaše to pod kraj 1878. Tiptaft je dobro rukovodio u nepovoljnim prilikama. Pokazao je što je mali brod kadar postići, naročito u trgovini s Australijom. On je dobro njegovao i pazio brod te je izvršio s njim korisna putovanja. — Ali Wallace je bio pravi gonič!

9 Lizard, jugozapadni rt na poluotoku Corwall, na zapadnom kraju Kanala La Manche.

Četvrto poglavlje

NAPRASITI ČASNIK I DRUGE NEVOLJE

Wallace je možda bio pravi gonič, ali nije više bilo čaja da se preveze, pa se poslije četveromjesečnog potucanja oko Shanghaija *Cutty Sark* morao vratiti s balastom natrag u Sydney. Ova skupa dangubljenja bila su samo uvod u sudbinu koja je čekala jedrenjake premda su ih u Ujedinjenom Kraljevstvu gradili još čitavih 25 godina, a u Njemačkoj još gotovo pola stoljeća. Novi jedrenjaci nisu bili maleni, ali je samo poneki od njih bio trkač. Imali su svi nešto zajedničko što je kliperima nedostajalo: veliku nosivost. Mogli su ponijeti velike količine tereta i tako prilično zaraditi na vozarinama. Dani raskošnih teretnjaka na jedra i trkaćih putničkih jedrenjaka nepovratno su prošli. Posade koje su rukovale takvim brodovima kao što je bio *Cutty Sark* bile su dovoljne da rukuju tri put većim brodom. Posada broda brojila je isprva 28 ljudi, izvanredno vještih i neustrašivih pomoraca. Kad je kasnije Willis smanjio broj na 24, 23, pa čak ponekad i na 19, to je bio jednak broj mornara koji su rukovali velikim četverojarbolnim barkom sa 5.000 tona tereta. Kad su jedrenjaci bili potisnuti iz prometa skupom robom, morali su prevoziti ono što im se nudilo, kao rasute terete žitarica, drvo, rižu i nitrate.

Wallace je svakako izvršio uspješno putovanje do Sydneya. Putovanje od Sydnya do Shanghaija bio je relativno lagan pothvat s pasatom u krmu, preko Koraljnog mora i zapadnog Pacifika, ali ploviti iz Shanghaija u Sydney sasvim je druga stvar; punokrižnjak mora sebi probijati put niz južno Kinesko more (baš kao da ide put Evrope), a onda preko širina Indijskog oceana i jugoistočno k jugu Australije, kroz olujne valove, sve do istočne obale, prilazeći Sydneyu s juga. Wallace se nalazio sa svojim malim brodom nedaleko od Anjera četrdeset dana poslije odlaska iz Shanghaija, a prošao je južno od Tasmanije kad su bili šest tjedana po moru. Do Sydneya mu je trebalo sedam tjedana.

Još uvijek čvrsto vjerujući, s neopravdanim optimizmom, da njegov »čistokrvni« brod može naći teret čaja, stari je Willis naredio da kliper nakrca ugljen natrag za Shanghai, što je i učinjeno, a putovanje je trajalo nešto više od šest tjedana. No i opet je bilo uzaludno. *Thermopylae* nije ni pokušao sa čajem, nego se zadovoljio teretom australske vune, koju je ponio u domovinu oko Cap Horna. To je bilo prvi put da je jedan od ta dva znamenita broda oplovio Cap Horn, što ih je čekalo još mnogo puta.

Wallace je poveo svoj kliper u Manillu da krca jutu i šećer za New York kamo je stigao poslije putovanja od 111 dana. Zatim je došao natrag u Temzu za 19 dana. Prema pričanju posade prošlo je samo 10 dana otkako su prošli Sandy Hook,[10] ali brodski dnevnik to ne potvrđuje. Možda je posada mislila da »proći Sandy Hook« znači biti stotinu milja vani na Atlantiku. Posade klipera nisu nikad potcjenjivale svoje brodove i njihove rezultate. Štaviše, još 1952. jedan je živi član posade *Cutty Sark-a* izjavio da je brod prevalio put iz Engleskog kanala do Cap Otwaya[11] za 54 dana, a od Lizard Pointa do ekvatora u 16 dana, premda takvi rekordi nikad nisu bili prijavljeni od zapovjednika *Cutty Sark-a* ili od Willisa. A nema ih ni u brodskim dnevnicima. Prema iskazu tog istog izvjestitelja, »nitko nije prestigao *Cutty Sark-a,* pa čak ni albatros«, a po tome bismo mogli pretpostaviti da ga ni četveromotorni mlazni avion ne bi prestigao. Kad bi nekim čudnim slučajem jedna takva prikaza bila prestigla brod, to na brodu nitko ne bi vidio . . .

Kod takva stanja stvari preživjeli kliperi raspršili su se. Neki se zaposliše u obalnoj plovidbi uz Indiju, a neki opet u transpacifičkom prometu. Čak je i stari »Bijeli klobuk« postao pesimist. Prestao je da troši novac za održavanje ponosa svoje flote. Reducirao je opremu *Cutty Sark-a* skraćivanjem teških križeva, pod izlikom da su dani takmičenja prohujali. To je bilo nešto najpametnije što je ikad učinio, premda su se njegovi razlozi za poduzimanje takvih mjera pokazali sasma pogrešni. Naime veći dio klipera bio je nepotrebno preopterećen križevima. Moglo se dakle dopustiti da ga malo reduciraju, pa da se takvi prozračni zmajevi kao što su vrhovnjače, skinu. Dvojbeno je da li je na potezu od 15.000 milja takvo jedro stvaralo razliku od pola sata, dok je njegova težina znatno uvećavala naprezanja sljemenih nastavaka jarbola. Čak su i pršna jedra obično bila više besmisao nego što su koristila, pa se brodograđevni inži-

10 Sandy Hook je vanjsko sidrište New Yorka.
11 Cap Otway je jugoistočni rt Australije

njeri, uključivši dobar dio njihovih površina u široke, dvostruke košnjače i donje sljemenjače, učinili uslugu mornarima. Razumljivo je da su pomorci i brodovlasnici starog kova zazirali od svake novotarije. Oni su čak prezirali dvostruke košnjače čitavih četvrt stoljeća i postavljali su gornji košni križ više prema vrhu jarbola jer su smatrali da dvostruki košni križevi kvare izgled njihovih brodova. Čak je i 1952. jedan punokrižni školski brod bio tako opremljen jer je njegov prethodnik bila neka fregata s po jednom košnjačom na jarbolima, a zapovjednik tog školskog broda volio je da stvari ostanu onakve kakve su bile i prije.

Bilo je tako dosta neugodnih iznenađenja kad je *Cutty Sark-ova* oprema reducirana, pa čak i kod onih kojima je uslijed tih promjena rad bio znatno olakšan. Malo iza toga kako je brodu smanjeno jedrilje, ugovoren je za krcanje najboljeg ugljena u Bristolskom kanalu za američku ratnu mornaricu u kineskim vodama. Ratni su brodovi bili tada isto tako osjetljivi, kao i danas, pa ništa osim najboljeg ugljena za njih nije bilo dosta dobro. Tako je maleni brod odjedrio do Penartha da primi svoj prvi teret ugljena iz luka Ujedinjenog Kraljevstva. Njegova reducirana oprema i pogoršane prilike odrazile su se na žalost i na njegovoj posadi. Prošli su dani kad su kliperi mogli tražiti privrženost najvrsnijih mornara. Sad su i oni poput ostalih jedrenjaka ukrcavali ljude kakve bi dobili. I potražnja za sposobnim i stalnim časnicima bila je velika čak i na parobrodima koji su dobro poslovali u čitavom putničkom prometu preko sjevernog Atlantika, za Južnu Afriku i Australiju, isto tako i u prijevozu robe. Osnivala su se nova velika parobrodarska društva, pa im je trebalo i mornara i časnika. Zato se dogodilo da je posada *Cutty Sark-a* na ovom putovanju bila veoma loša. A još gore od toga bilo je to što su i časnici bili slabi. Prvi časnik bio je naprasit, što je blaži izraz za siledžiju, dok je drugi bio pravi slabić. Bio je i kratkovidan pa je jedva vidio od kasara do pramčane vrhovnjače. Kapetan Wallace bijaše vrlo dobar čovjek i vrstan pomorac, ali je imao i jednu fatalnu pogrešku. Uzimao je stvari suviše olako. Nedostajale su mu bitne osebine za rukovođenje. Nije obuzdavao svog siledžiju, kao što je to morao učiniti, već ga je mjesto toga podnosio. Posadi koja se ukrcala na brod u Penarthu možda je prvih tjedana trebalo malo više stege, ali to se nastavilo mjesecima.

A Wallace je počinio i drugu glupost. Isplovio je u petak. To se možda čini beznačajno, ali 1880. i još mnogo godina kasnije to je bio izazov svim pomorskim tradicijama. Mornari pod kaštelom bili su

praznovjerni pa su se strašili i na pomisao o isplovljenju petkom. To je bio tabu i to se nije činilo. Oni su protiv svih mogućih dokaza čvrsto vjerovali da početak putovanja petkom znači prkositi providnosti. Započeti putovanje s namjernim podrugivanjem tako starom sujevjerju značilo je isto što i tražiti nepokornost ljudi. Wallace ju je tražio, pa ju je i dobio.

Među posadom je bilo i osam pitomaca, dobrih krepkih momaka koji su poslije godinu-dvije službovanja na brodu bili isto tako sposobni, kao i svaki kormilar. Njihovi su roditelji plaćali za njih školarinu, da bi ih naučili vještini moreplovstva, pa su ti dječaci predstavljali čvrstu jezgru jeftine, uspješne i potpuno odane radne snage. Sva je sreća da su se nalazili na brodu. Ostali su mornari bili gomila odrpanaca, uključiv nekolicinu koji nikad prije nisu bili na takvoj vrsti broda, pa tako i neko ozloglašeno kraktalo imenom Vanderdecken. Odlazak petkom užasnuo je tog čovjeka pa je on proricao sve moguće nesreće. On je nastavio s proricanjem nezgoda tokom čitavog svog boravka na brodu, a mnoga su se njegova pretkazivanja na žalost obistinila.

S početka je *Cutty Sark* hrlio naprijed vrlo uspješno poslije početnog zastoja uslijed jugoistočne oluje, a bio je već prevalio dobar dio puta dok je zašao u jugoistočni pasatni vjetar u Indijskom oceanu. Naprasiti časnik dobro je upregnuo posadu da radi, premda je jedan mornar s parnih brodova, crnac imenom Francis, ostao potpuno nepokoran i beskoristan. Kad se na kliper, kojim se i inače teško upravlja, ukrca čovjek koji je beskoristan u snasti, jasno je da velik dio posla i napora zapadne ostale, pogotovu kad nije popunjen broj posade. Francis nije bio obljubljen ni među mornarima ni među časnicima, a naprasiti prvi časnik počeo ga je mrziti.

To se podudaralo s pomorskom tradicijom onih vremena. Vanderdecken nije u tome imao nikakva udjela. Ali on je i dalje očekivao da će brod izgubiti jarbole, da će među »četrdesetnjacima koji riču« naići na ledene bregove ili da će se sudariti s otokom St. Paul, da će nekog odnijeti more s palube, da će se probušiti dno broda — ukratko da će ga prije ili kasnije zadesiti neka teška nesreća. Nije nikad prestao da obrazlaže te svoje pretpostavke, pa su one poslije nekog vremena išle već na živce časnicima. Vanderdecken je bio jedan od čudnih, sada već izumrlih moreplovaca koji su bili natprosječno sposobni radnici, rođeni mornari i pravi čarobnjaci u snasti, ali ipak nesposobni da mirno spavaju ili da se slože sa svojim časnicima. Na šest jedrenjaka iz mojih mladih dana poznavao sam

samo jednog takva čovjeka, ali on je bio pravo iskušenje. Kad je trebalo da spava, hodao je palubom, čekajući katastrofu koja je po njegovom mišljenju morala doći i koju je htio bar spremno dočekati. A bio je spreman u svako doba dana i noći. Maleni željezni bark kojim smo plovili dobio je ozbiljan prodor vode i gotovo je potonuo. Bilo je opće poznato na brodu da je starac jednom proboravio u čamcu za spasavanje nekoliko tjedana u krajevima ljudoždera, pa se time mogu objasniti psihičke teškoće koje su ga tištile.

Kakav je strašni događaj iz prošlosti bio pozadina Vanderdeckenova mahnitanja na *Cutty Sark-u*, to danas nitko ne može reći jer nema nikakvih podataka o njegovim prijašnjim putovanjima. Ali njegovo zloguko proricanje te nasilnost prvog časnika proizveli su potpuno negativan učinak na posadu. Šteta. Kapetana Wallacea poštivali su, a straža s drugim časnikom bila je zadovoljna. Da nije bilo nasilnika i Vanderdeckena, brod bi vjerojatno prošao bez komplikacija.

Po lijepšem vremenu u Indijskom oceanu crnac Francis postao je nemoguć. Već se jednom prije potukao s prvim časnikom tokom putovanja. Jednog jutra kad je promjena kursa iziskivala praćanje križeva, Francis bijaše na straži. Dužnosti takva dežurnog mornara obuhvaćale su i baratanje opremom na prednjem dijelu kaštela, ukoliko bi to bilo potrebno kod praćanja i protivpraćanja. Kad su križevi jedrenjaka bili udešeni kako treba, ostalo je još mnogo toga da se uradi jer je položaj svih jedara bio izmijenjen. Dežurni izviđač imao se brinuti o zatezima prečki, koji su bili obično nametnuti na motovilo sidrenog vitla na prednjem kaštelu. Dok su se križevi praćali, zatege je trebalo popuštati. To je jednostavan posao za koji nije potrebna naročita vještina ni fizički napor. Krmeni debleni križ i križevi glavnog jarbola bili su praćani bez teškoća. Dežurna momčad poletjela je prema praćama pramčanog jarbola.

»Izviđač na pramcu, pazi! Popusti zatege prečki!« — vikao je prvi časnik.

Nije bilo odgovora, a nije bilo ništa ni učinjeno.

»Pazi tamo! Popusti polagano zatege prečki!«

Opet bez odgovora i bilo kakvog pokreta.

Sad više nijedan prvi, drugi ili treći časnik, vođa palube, odnosno čovjek zadužen za rukovanje jedrima, bio on naprasit ili ne, ne bi mogao trpjeti ovakvu situaciju. Jer to nije samo otkazivanje poslušnosti, to je bio početak pobune. Propustiti izvršenje bilo kojeg

naređenja brzo i uspješno značilo je ugroziti punokrižnjak i sve ljude na njemu. Tradicija kao što je neodložno izvršavanje svih manevarskih zapovijedi nije se smjela ignorirati.

Prvi časnik pojurio je ljut kao ris na prednji dio kaštela. Tko god se tamo našao, bio bi kriv. A tamo je bio Francis, premda to časnik nije znao dok nije ugledao tog jadnika. Što se tačno dogodilo u idućih nekoliko sekundi, nikada se neće saznati. Navodno je Francis ležao, čekajući s motkom motovila i s ludom idejom da časniku raskoli glavu. Ali časnik mu je oteo motku i razbio lubanju njemu. Svakako, Francis je ostao mrtav.

Na brodu je nastao metež. Francisova smrt bila je veća nevolja nego živi Francis, a Vanderdecken je poticao momčad do stanja neobjavljene pobune. Prvi se časnik sakrio u svoju kabinu, a kapetan Wallace je preuzeo njegovu stražu. Tako je kliper nastavio plovidbu sa svojim teretom prvorazrednog ugljena i ubrzo poslije toga ugledao obalu Jave. Na nesreću brod je morao da sačeka na sidrištu nedaleko od Anjera naređenje o tome u kojoj luci treba da preda ugljen, a Wallace je glupo dopustio da prvi časnik pobjegne. Da je bio tamo izveden pred sud, njegov čin umorstva bez predumišljanja vjerojatno bi se okvalificirao kao čin potreban za sigurnost broda. Njegovim bježanjem nitko nije ništa pametna učinio. Čim su to mornari saznali, otvoreno se pobuniše. Odbili su da vrše službu na brodu, te je Wallace nastavio plovidbu s pitomcima i potčasnicima. Ali čim je zašao u Javansko more, brod je zapao u potpunu tišinu koja je potrajala tri dana.

Tišine bez vjetra veliko su prokletstvo za jedrenjake. Jadnog Wallacea ovo se iskušenje strašno dojmilo. Nije uopće napuštao palubu. Tišina mu je kidala živce. Po čitav dan brod bi mirno ležao nad svojom vlastitom slikom koja se odražavala u sumornom moru. Po noći bi smeće što se u sumrak bacalo u more nepomično stajalo pored broda. Nijedno se jedro nije zanjihalo, a brod je ležao kao bez života, tamo gdje je trebalo da brza s povoljnim vjetrom. Vanderdecken je nastavio sa svojim zlosretnim došaptavanjima, a po trenicama tikovine hodao je bosonog po cijelu noć, jednu za drugom. Mnogim članovima posade utjerao je stravu u kosti.

»Vidite li, vidite li« — kriještao je oporo — »brod ne može da se kreće. Ne može! Brod je proklet! To je ono što sam uvijek govorio!« Činjenica što je to isto govorio godinama na svim drugim brodovima, bila je sporedna. Tišina bijaše tajanstvena, teška i zloslutna.

U četiri ujutro četvrtog dana tišine kapetan Wallace je prekoračio ogradu! Odmah su spustili čamac, ali ništa se od njega više nije vidjelo. Uskoro se pojavi plahi dašak uzduha koji počne da jača sve više. *Cutty Sark* je opet jedrio. Ali kamo sada da krene? Dužnost zapovjednika prešla je sad na drugog časnika, Sve što je trebalo da učini bilo je da povede brod rutom povoljnog vremena do Jokohame. Kakve li prilike za mlada čovjeka! Ali drugi časnik nije imao odvažnosti ni živaca. Nesretnika je mučilo to što dobro ne vidi, a osim toga obeshrabrila ga je ta zbrka na brodu, naročito Wallaceova nagla smrti. Među pitomcima je bilo sposobnih mladića za dužnost poručnika, pa je trebalo smoći toliko smjelosti da tu činjenicu iskoristi i da se na njih osloni. Mnogi su se mladi časnici i poneki pitomci istaknuli u sličnim okolnostima u doba jedrenjaka, preuzevši zapovijed i stigavši sigurno na cilj.

Na žalost, ovaj drugi časnik nije bio takva kova. Vratio se brodom do Anjera i odmah počeo bombardirati brodovlasnika u Londonu dugačkim brzojavkama koji nisu ništa razjašnjavale, osim da je brod u velikoj nevolji. Willis mu je naredio da krene za Jokohamu jer je vozarina za onaj mornarički ugljen bila vrlo povoljna. No mogao mu je isto tako narediti i da ide do đavola. Zaista je bila šteta što taj drugi časnik nije utekao zajedno s prvim, ili skočio sa svojim kapetanom preko ograde. Neki od starijih pitomaca mogao je preuzeti vodstvo broda, pače i više njih bilo bi za to sposobno. Wallace se mnogo zalagao oko njihova uzdizanja i stručnih sposobnosti, pa su neki postali veoma dobri navigatori.

Konačan ishod bio je taj da je sasvim zaluđeni Willis odredio da *Cutty Sark* krene u Singapore pod vodstvom jednog holandskog peljara. Putem ih je opet zahvatila prokleta mrtva tišina, pa je jednom zgodom brod bio zanesen uslijed plimne struje tako blizu kamenitih litica otoka Thwart — The — Way da je trebalo maksimalno praćati križeve kako bi se izbjeglo njihovo struganje o stijene.

U Singaporeu je Wanderdecken odmah napustio brod, zavjetujući se kako mu je životni zadatak da otkrije Naprasitog i da ga »privede pravdi«. Činilo se tada da će Wanderdeckenovo traganje biti uzaludno. Postojala je sumnja da je Naprasiti utekao s jednim američkim brodom što se nalazio nedaleko od Anjera zajedno s *Cutty Sark-om.* Ali mornari na jedrenjacima nisu bili ništa drugo nego okorjele svjetske skitnice. Činjenica je, međutim, da je Naprasitog, čije je ime bilo Smith, nekoliko godina kasnije prepoznao jedan član posade *Cutty Sark-a,* navodno Wanderdecken, te je bio predveden

na suđenje. Poznati historičar lijepih jedrenjaka Basil Lubbock izvješćuje o tome u dodatku svog klasičnog djela »*Brodski dnevnik Cutty Sark-a*«. Smith je bio osuđen od Vrhovnog krivičnog suda u Londonu, pod imenom John Anderson, zbog hotimičnog ubojstva Johna Francisa. Bilo je utvrđeno da je to učinio jako izazvan, pa je optužba svedena na umostvo bez predumišljanja. Zbog toga je proglašen krivim, i usprkos činjenici što je nekoliko svjedoka koji su ga godinama poznavali svjedočilo o njegovu dobrom karakteru i općenito ljudskim svojstvima, osuđen je na sedam godina robije.

Među svjedocima o karakteru optuženog nalazio se i John Willis koji je učinio sve što je mogao za svog bivšeg časnika. Smith, alias Anderson, ili Anderson, alias Smith, izdržao je svoju kaznu, učestvujući u gradnji doverskog lukobrana. Čim je bio pušten s robije, vratio se odmah na more. Razumljivo je da su mu bile oduzete pomorske svjedodžbe, ali Willis ga je smjestio kao brodovođu i kao drugog časnika na jedan jedrenjak za Australiju. Bio naprasit ili ne, Smith je pokazao da ima mnogo hrabrosti. On je obnovio svoju karijeru, ishodivši preko Board of Trade-a[12] službene dokumente, postavši drugi časnik, zatim prvi, a u kratkom vremenu bude unaprijeđen za zapovjednika kod Anglo-američkog Oil društva, koje ga je umirovilo poslije njegova savjesna službovanja. Umro je od raka 1922. kad je bio blizu sedamdeset i pete godine svog života.

Što se desilo s Wanderdeckenom, to nitko ne zna.

Kad je *Cutty Sark* stigao do Singaporea na tom svom tragičnom putovanju, njegove nevolje još ni približno nisu bile okončane. Brod se našao u tom osinjaku Istoka bez nadležnog časnika i bez posade, jer su se mornari odmah raštrkali. Willis, ne htijući da šalje novog zapovjednika omrznutim parobrodima, brzojavio je zapovjedniku *Hallowe'en-a* u Hong Kong može li preporučiti svog prvog časnika za zapovjednika *Cutty Sark-a.* Slučaj je htio da je zapovjednik *Hallowe'en-a* mrzio tog svog prvog časnika te bi ga bio preporučio za bilo što samo da ga se otarasi. I tako je prvi časnik s *Hallowe'en-a* požurio u Singapore da preuzme svoju prvu zapovijed. Lošiji se izbor nije mogao učiniti, a za to snosi dobar dio odgovornosti zapovjednik *Hallowe'en-a.* Ime novog zapovjednika bilo je Bruce, a bio je najgori tip čovjeka da upravlja čistokrvnim kliperom. *Cutty Sark* ga je zaplašio i doveo do stanja živčane klonulosti koju je prikrivao izmje-

12 Board of Trade — Povjerenstvo za trgovinu, u Velikoj Britaniji ustanova koja predstavlja i pomorsku upravnu vlast.

nično pijanstvom i izvještačenom beskrajnom čestitošću. Ali to pretvaranje nije dugo potrajalo; i brod i i njegovi ljudi brzo su ga raskrinkali.

Bruce je bio niska rasta i ljigava izražaja lica, s velikim izbuljenim očima. Slinava usta i kreštavi tanki glas, lažno raspoloženje kad je na obali, te podlo, sitničavo tiraniziranje na brodu učinili su da je postao predmet ismjehivanja i samih pitomaca, što je on dobro znao. Bio je čovjek koji je sam sebe smatrao teško podnošljivim pa je svoje upadljive nedostatke pokušavao naknaditi glupim hvalisanjem ili besmislenim kočoperenjem, što je svatko prozreo, pa i on sam. Bio je sretan samo kad se napio ili kad je na kopnu pjevao psalme, što je također bilo posve problematično. Svakako je bio svojevrstan čudak. U raznim lukama gdje je brod pristajao ljudi su ga na kopnu molili da rukovodi obredom u crkvi, a jednom je prilikom sakupljao dobrovoljne priloge, dok je njemu bio uručen i zlatni sat u znak priznanja za njegovu »pobožnost«. Pa ipak je na brodu bio mrzovoljni, sitni ugnjetač koji sakriva svoj strah od broda gromkim vikanjem na posadu i sitničavim pronalaženjem nekih greškica kod svojih časnika. Nečega se bojao više nego i samog broda. To je bilo približavanje kopnu, bilo kojem i bilo gdje. Bio je sjajan navigator, pa zaista nije morao strepiti od svojih ateriranja, bar mnogo manje nego njegove kolege zapovjednici. Ali činilo se da je posve nesposoban podići u sebi neko samopouzdanje. Kad god bi se brod približavao kopnu, postajao je živčano rastrojen pa je često zavlačio brodom i tako nepotrebno gubio na vremenu, mjesto da se pouzda u sebe i da potjera brod kako bi što prije dospio do odredišta. Drhtao je pri ulasku u luku, a možda je mrzio i to što se na kopnu pretvara i prikazuje kao pjevač psalama.

Pod zapovjedništvom podlog Brucea jadni je brod lutao preko sedam mora, potucajući se od nemila do nedraga za teretom. Ponekad je Bruce bio toliko pijan da bi brod zajedno s njim pojurio kao da luduje, a kad ga je skrenuo k obali, brod se bacao i propinjao poput jogunaste mazge. Iz Singaporea brod je otplovio u Calcuttu gdje je poslije nekoliko mjeseci čekanja krcao indijski čaj za Melbourne. Možda je ironija što je kliper istisnut iz svog tradicionalnog posla prevoženja kineskog čaja otvorio sada veliko australsko tržište indijskom čaju, a zatim prestao da u tome učestvuje. Ovaj teret čaja na *Cutty Sark-u* bio je prvi indijski čaj uopće otpremljen u Australiju gdje je ubrzo postao veoma popularan napitak. Iz Australije je *Cutty Sark* opet ponio ugljen u Kinu, zatim je krenuo u Cebu po

jutu da bi je izručio u New Yorku. Zbog Bruceovih postupaka brod je ostao bez hrane mnogo prije nego što je stigao do američke luke, pa je maleni ponosni kliper bio prisiljen da od prolaznih brodova moli namirnice. To se nije moglo ničim opravdati. Jedini razlog nestašici bijaše zloupotreba novčanih sredstava koja je brodovlasnik stavio na raspolaganje za nabavku hrane. A stari Willis volio je da mu brodovi budu dobro opskrbljeni.

U New Yorku je Bruce konačno našao luku gdje mu njegova patvorena svetost nije nimalo koristila. Uz bocu vina i trabunjanje s biblijom on se skršio pa je najzad bio maknut s broda.

A bilo je skrajnje vrijeme za to. Još jedan Bruce i jedan naprasiti prvi časnik, i brod bi buknuo u plamenu.



Kapetan Wilfred Dowman, čovjek koji je spasio Cutty Sark — a za Veliku Britaniju.

Peto poglavlje

KAPETAN WOODGET

Sa »zaleđenim« *Cutty Sark-om* u skupoj newyorškoj luci Willis se našao u neprilici. Brod je već krcao puni teret sandučnog ulja za Samarang, pa je trebalo naći posadu. U New Yorku je tada bilo veoma teško naći posadu, a još teže časnike. Willis je riješio svoje teškoće na taj način što je s jednog svog drugog broda, s *Blackadder-a* koji se slučajno u to vrijeme zatekao u New Yorku, ugrabio posadu. Jednostavno je prekrcao zapovjednika, časnike i gotovo čitavu momčad na *Cutty Sark-a.*

Zapovjednik *Blackadder-a* bijaše u to vrijeme kapetan F. Moore, ali nikakav rođak onome Mooreu koji je bio prije na *Cutty Sark-u,* inače vrlo iskusan i sposoban pomorac te čovjek koji je znao održavati disciplinu na brodu. Zatekao je stari kliper u sramotnom stanju. Bruce se nije zadovoljio time da potkrada svog armatura na zalihama hrane već je škrtario na sve moguće načine pa je brod općenito zapustio. Jedra, pomična oputa, pa čak i nepomična oputa bila su podjednako u bijednom stanju. Trebalo je u brod utrošiti mnogo tisuća, a bilo je malo izgleda da će se te tisuće zaraditi na vozarini od sandučnog ulja, što je bio upravo očajan teret za brod tako finih linija. I Willis je stisnuo džep. Naredio je da se svi izdaci moraju svesti na minimum. Brod je platio lučke pristojbe i slaganje tereta, što se naravno nije moglo izbjeći, zatim peljarenje iz luke, a to je bilo otprilike sve.

Sandučno ulje bio je zaista grozan teret za taj brod. Prije svega brod je bio neprikladan da to prevozi. Sandučno ulje bio je trgovački naziv za staromodne, četverouglaste limenke kerozena (rafiniranog petroleja), složene obično po dvije u jednom sanduku. U početku trgovanja naftom i njezinim derivatima, tj. prije nego što su načinjeni uređaji za prijevoz takvih tereta u rasutom stanju, gotovo sve vrste tih ulja otpremale su se na daleka tržišta na ovaj način. Da bi se pravilno nakrcala, složila i prevezla, brodovi su morali da budu od željeza i dobro zračeni. Kako *Cutty Sark* nije nikad bio predviđen da prevozi takvu robu, nije imao dobru ventilaciju. To ulje u mnogo tisuća sanduka moglo bi se dobro nakrcati u kockastim skladištima većeg dijela suvremenih brodova. Ali skadišta *Cutty Sark-a* bila su manje-više trouglasta put pramca i put krme pa nisu nikako imala oblik pravilne kutije. Da su vremena bila povoljna, brod bi prema potrebi s balastom, krenuo put Londona da krca generalni teret za Daleki istok ili Australiju. Ali vremena su bila sve, samo ne dobra. Nije bilo generalnog tereta za Kinu, a i gotovo sve terete za Australiju preoteli su parobrodi.

Tako je mali brod doputovao sa svojim teretom sandučnog ulja, hrleći niz oba Atlantika oko Rta dobre nade i kroz »četrdesetnjake koji riču«, pa preko Indijskog oceana, sve do Samaranga. Brod bi jezdio bolje da je bio bolje uređen. Brodski dnevnik kapetana Moorea s ovog putovanja žalostan je izvještaj o slabom stanju broda. Jedra su se kidala, uređaji bili otplavljeni morem, a svakovrsna stradanja ugrožavala su ga čitavim putem. Ali on je ipak napredujući poskakivao kao da nastoji da što prije izruči svoj teret sandučnog ulja i da se zauvijek oslobodi parafinskog smrada.

Iz Samaranga je brod krenuo s balastom u Madras te je na sidrištima Bimlipatama i Coconade prihvatio teret orijentalne robe kao što su sirovi palmin šećer, mirobalane i bivolji rogovi. Svakako, na tom putovanju nije nedostajalo slatkog materijala, jer je sirovi palmin šećer neprestano cijedio iz sebe neku slatkastu vrstu melase koju je trebalo isisavati iz kaljuža. Kad je iz te tvari nestalo lošeg traga parafina, pokazala se sasvim dobra za jelo koje su pitomci za sebe priređivali. Običavali su razmrviti tvrdi dvopek, klinaricom ili motkom motovila i tu masu pomiješali bi sa starom mašću i onim sokom šećerne palme, pa sve to gurnuli u kuharevu pećnicu da se zagrije. Vjerojatno je samo pitomac s jedrenjaka mogao cijeniti takav ričet, ali na ovom putovanju *Cutty Sark-a* to je bila prava poslastica. Možda je to bilo i potrebno za te momke u rastu jer se hrana nije baš obilato dijelila. Juha od graška, kuhana, usoljena konjetina, povremeno komad usoljene svinjetine ili konzerviranog mesa zagrijanog za nedjeljni ručak, to je bio tjedni jelovnik. Za zajutrak se dobivala zobena kaša, tj. vodenkasta smjesa zobenih pahuljica sa začinom od žižaka, a večera je bilo ono što se eventualno sačuvalo od tih ranijih obroka, ako se išta i sačuvalo. Zato su kod ovog posljednjeg dnevnog obroka smrskani dvopeci i sok palmina šećera došli kao naručeni.

Od sidrišta kod Coconade do la Manchea *Cutty Sark-u* je trebalo nešto više od četiri mjeseca, što baš nije bilo osobito brzo. Kapetan Moore nastojao je tokom cijelog putovanja da se brod opet osposobi onako kako treba, pa je maleni kliper u vrijeme prispijeća u londonske dokove u lipnju 1883. bio opet u dobrom stanju, na palubi i u snasti. Njegov izvanredni trup nije nikad uzrokovao nikakve teškoće. Ali Mooreu je teško uspijevalo nagovoriti svog principala da dade dovoljno novčanih sredstava za jedrilje i uževlje, potrebno za naredno putovanje, pa se zato brod opet otisnuo na pučinu prilično sirotinjski opremljen. Willis je postao pesimist. Tako dugo dok je vjerovao da njegov brod može osvojiti rekord u prijevozu kineskog čaja, on je na njega neštedimice trošio novac. Ali 1883. on je uvidio da to ispada iz kombinacije. Brod je već imao četrnaest godina, a veliki čelični kliperi u prometu s Australijom postali su isto takva opasnost kao što su bili parobrodi na istočnoazijskoj ruti. A nije bilo ni najmanjeg znaka da će se Sueski kanal zamuljiti. Tako se stari »Bijeli klubok« nije više hvalisao svojim *Cutty Sark-om;* nije od njega mnogo ni očekivao, pa je počeo da reducira izdatke koliko god je to bilo moguće. Budući da je i sam bio stari zapovjednik, znao je kako i najmanje prekoračenje te granice može da bude kobno.

Kapetan Moore poveo je *Cutty Sark-a* na dva kružna australijska putovanja, krenuvši 1883. s generalnim teretom za New Castle i vrativši se natrag opet oko Cap Horna. Učinio je to izvanredno uspješno, tako da se stari Willis opet ohrabrio. Na polaznom putovanju trebala su mu 72 dana od Engleskog kanala, a vratio se iz New Castlea (u Australiji) za 82 dana, učinivši tako ne samo najbolje putovanje među brodovima što isploviše u isto vrijeme nego i najbolje putovanje s teretom vune te godine. *Cutty Sark* je tukao veći dio drugih brodova s razlikom od 14 do mjesec dana. To je bio velik pothvat. Nitko nije mogao vjerovati da će maleni kliper tako dobro jedriti. Čajni su kliperi bili previše fini za plovidbu oko Cap Horna. Cinjenica je da su se Willisova masivna krma i jaka snast konačno afirmirali. Kliper za koji je prije mnogo godina vjerovao da će tući sve učesnike u prijevozu čaja, konačno je pokazao svoje vrline u prijevozu za koji uopće nije bio građen. Kombinacija njegove čvrstoće i ljupkosti, njegova jakog škotskog trupa i odličnog rasporeda jedara učinili su ga kraljicom takmičenja oko Cap Horna, čemu nikada nije bio namijenjen. Nekim čudnim hirom sudbine brod je obarao rekorde u svojoj zreloj dobi.

Možda je to zaista bila neobična igra sudbine, no brod je ostao dosljedan sam sebi. Ali najbrže putovanje godine nije bila samo stvar za čestitanje zapovjedniku i njegovoj posadi. To je značilo i zaradu, jer se vuna na londonskom tržištu licitirala samo u određenim rokovima, pa su tereti koji nisu stigli pravovremeno na licitaciju morali snositi znatne troškove uskladištavanja. Brod u koji se moglo pouzdati da će stići na rasprodaju robe bio je siguran da će naći teret. A povrh toga mogao je zaraditi premiju ako je pristao u londonskoj luci pod kraj rasprodaje. Vuna što se dopremala sa stanica iz unutrašnjosti Novog Južnog Wallesa lako je mogla promašiti januarske rasprodaje u Londonu, pa je *Cutty Sark* odmah proglašen za jedan od rijetkih superklipera koji napuštaju svoju ukrcajnu luku kasno, a stižu u iskrcajnu luku prvi. Zarađivalo se dakle upošljavanjem klipera u toj trgovini, pa je u takmičenju bilo i slavlja i profita. Nije čudo što je *Cutty Sark* konačno došao do izražaja.

U tome mu je neobično pripomoglo to što je za zapovjednika postavljen istaknuti kapetan Richard Woodget. Moore je vodio brod u dvije prve »vunene trke« i vodio da je vrlo dobro. Woodget ga je vodio u deset idućih australskih putovanja, a izvršio je to upravo veličanstveno. Mooreova ukupna godišnja plaća što ju je primao od Willisa za rukovođenje brodom iznosila je samo 200 funti sterlinga. U ono vrijeme još je bila tradicija da zapovjednik broda smije legitimno uvećavati svoja primanja spekulacijama za svoj račun, ne oštećujući naravno ni brod ni posadu, kao što je to na žalost činio suludi Bruce, nego svojim komercijalnim duhom i uz nešto slobodnog prostora u brodu. Razboriti zapovjednik, uvježban u određenim trgovačkim poslovima, brzo je stekao veze na obje strane te je mogao znati kakvom bi robom mogao korisno trgovati. Poznavao je lučke vlasti, a mnogi su zapovjednici prevozili kao putnike razne biznismene i tako sticali korisna poznanstva. Moglo se spekulirati likerima, modnom robom ili posebnom vrstom pasa, dakle svačim što je moglo imati prođu na nekom tržištu. Dio kapetanovih uzgrednih dohodaka bilo je tradicionalno pravo da ukrca nešto robe za svoj račun. Onda još nije bilo mirovinskog osiguranja za zapovjednike brodova, ali osim prirodno ograničenih časnika (koji nisu ni bili unapređeni za zapovjednike) i beznadnih alkoholičara (kojima se oduzimala zapovijed ako su je prije i postigli) nije mnogo zapovjednika završavalo svoje dane u ubožnici. Većina njih bila je sposobna da se povuče u mirovinu s dovoljno sredstava za daljnji život, te bi se smjestili u kakvoj provincijskoj kućici okruženoj vrtom.

Zapovjednik broda koji je mogao zaraditi nešto i za sebe obično je bio najkorisniji i za svoga principala. Woodget je pokazao svoju sposobnost dobrog zarađivanja za svog poslodavca brodovlasnika na jednom od najlošijih Willisovih brodova, na starom *Coldstream-u*. S tim je nesuvremenim brodom izvršio uspješnija putovanja nego što je to ikom drugom uspjelo za prijašnjih 35 godina njegova ne-



Kapetan Richard Woodget posljednjih godina svog života. Umro je 1928. u 82. godini.

slavnog bivstvovanja. Woodget je bio glavni zgoditak za *Cutty Sark-a*. To je bio rijedak događaj da se našao pravi čovjek na pravom mjestu i u pravo vrijeme. Richard Woodget bio je velik shipmaster. On je bio dostojan *Cutty Sark-a*, a isto tako i *Cutty Sark* njega. Ne mogu prikladnije polaskati ni jednom ni drugom.

Njegovi uspjesi s ovim slavnim, malim brodom to su hvalevredniji što Woodgetu ništa nije išlo u prilog. Willis je mnogo prije utvrdio da može smanjiti posadu za jednu trećinu, pa je to odmah i učinio. A sada se posada sastojala ne od kvalificiranih, odraslih ljudi, nego od skupine dječaka. Bila je to Willisova sreća, a zasluga Woodgetova, što su se ti momci pokazali čak i bolji nego odrasli ljudi. Neki između njih imali su samo 12 ili 13 godina kad su se

ukrcali na kliper. Nekoliko godina kasnije jedan od posljednjih brodovlasnika jedrenjaka održavao je svoju flotu na jakim plećima nedoraslih mladića, a povrh toga ih je još opteretio time da i zarađuju za njega. Stari Willis pokazao je taj put.

Druga nepogodnost s kojom se Woodget suočio bila je činjenica što je tako malom brodu svake godine sve teže uspijevalo da rentabilno izvrši kružno putovanje u Australiju, međutim se za *Cutty Sark-a* drugog posla nije moglo naći. Stvarno vrijeme provedeno u plovidbi u deset godina, koliko je Woodget bio na *Cutty Sark-u*, rijetko je kad iznosilo više od pet mjeseci na godinu, tj. 70 dana do Australije i oko 80 dana natrag (a natrag je trebalo ploviti duljim putem oko Cap Horna). Brod je krcao po više tjedana generalni teret što bi se skupljao u Londonu, a maksimalnu količinu vunenih bala u Sydneyu ili New Castleu uspio bi nagurati u svoja skladišta za otprilike mjesec dana. To znači da je brod bio potpuno uposlen nešto više od pola godine. Ali često je morao da čeka na teret vune u Australiji mjesecima i mjesecima. No za vrijeme tog čekanja trebalo ga je stalno održavati u punoj opremljenosti, a budući da je bio brod osobito finih linija, ne bi se uspio održati bez dosta balasta. Balast je trebalo kupiti, zatim platiti radnike da ga ukrcaju i kasnije opet iskrcaju. Jedrenjacima nije nitko ništa davao. Pitomci su bili jeftina momčad, ali i njih je trebalo hraniti. Obično je bilo i šest do osam kvalificiranih mornara, a konačno i rukovodstvo broda na krmi trebalo je plaćati i hraniti.

Nije bilo nikakve nade da se nešto zaradi s teretom ugljena za Kinu ili preko Pacifika u Čileu, dok se čekalo na vunu. Na taj način brodu bi mogao izmaknuti teret vune pa ne bi našao povratni teret ni iz jedne zemlje. Pojuriti gore do Shanghaija s pasatnim vjetrom išlo bi dobro, ali put natrag znatno bi se otegnuo. Kliper poput *Cutty Sark-a* mogao je projedriti od New Castlea do Valparaisa za četiri tjedna ili manje, ali tada bi morao iskrcati svoj teret, platiti prekrcavanje u brodice, kupiti skupi balast i putovati natrag s blagim pacifičkim pasatom. A to je moglo potrajati i čitavih pedeset dana. Nije mogao ukrcati ni dovoljno ugljena da bi se to isplatilo. Kako su brodovi bivali sve veći, vozarine su postepeno padale. Trebalo je natrpati sve više i više tereta u kvadratične utrobe brodova da bi se putovanja isplatila. A *Cutty Sark* je mogao ponijeti u najboljem slučaju 1200 (metričkih) tona ugljena. Brodovi koji su nosili 3000 t, sa posadom nešto većom nego što ju je imao *Cutty Sark*, jedva su vezali kraj s krajem.

I najzad je nastupio kriterij po kojemu kliper ili bilo koji drugi jedrenjak mora otpasti ili propasti. Imao je da privređuje više nego što su bili troškovi njegova uzdržavanja, a povrh toga trebalo je da zaradi i cijenu novog broda koji bi ga zamijenio kad sam odsluži svoj rok. Morao je privređivati dovoljno i da podmiri premije osiguranja, troškove klasifikacije, izdatke putovanja i sve ostalo. Brod je bio i ostao svagdje u svijetu dobra lovina za lučke vlasti (razne pristojbe itd.). Brod je bio, a i danas je strahovito skupo vlasništvo čim prestane da privređuje onoliko koliko mu je potrebno da bude rentabilan. U krajnjoj liniji sasvim je bez važnosti da li je brod bio lijep i da li su njegova putovanja zapanjila ljude, kad je već postao nerentabilan.

Takvi su problemi zabrinjavali starog Willisa, upornog kakav je bio, sve više i više. Ali zabrinjavali su i kapetana Woodgeta. On je bio dobar službenik pa je činio sve da izdatke broda svede na najmanju mjeru i omogući njegovu rentabilnost. Ona dugotrajna čekanja u Sydneyu bila su ugodna, ali skupa. Godinu za godinom plazili su čopori nezasitnih parnih brodova u sve luke svijeta u beskonačnoj potražnji za teretom. Sydneyski navijači priređivali su ovacije malom kliperu zbog njegovih izvanrednih trka, ali biznismeni su se njime mogli služiti samo dotle dok se nisu pojavila bolja sredstva za otpremu njihove vune u Englesku.

Međutim je Woodget vodio *Cutty Sark* — svako putovanje sa smanjenim brojem posade i reduciranim izdacima, kao što to ranije nikad nije bio slučaj. Bio je pomorac pun stručne vještine i beskrajne energije, a živci su mu bili isto tako zdravi kao što je bio zdrav i njegov brod. Znao je održavati stegu, ali je bio pravedan, pa su ga njegovi časnici, kadeti i mornari poštivali, diveći mu se. Prošli su dani glupih neprilika s posadom za koje brod nikad nije bio kriv. S ljudima se pravedno postupalo, a oni su potpuno zadovoljavali na svojim dužnostima te su ostajali na brodu iz godine u godinu. Woodget je gonio i brod i njih, ali nikad preko mjere. On je bio jedan od onih izvanrednih ljudi kojima sve uspijeva što god poduzmu. Bio je velik navigator, umjetnik u jedrarstvu, a majstor u opremanju broda. Uzgajao je škotske ovčare, i njegovi su psi bili bolji nego veći dio drugih pasa te pasmine. Bavio se fotografijom, što je u ono doba bila gotovo nemoguća stvar na brodu, a i u tome je imao osobitog uspjeha. Neobično se zalagao za svoje pitomce, (premda su mnoge njegove kolege zapovjednici smatrali da nisu na to obavezni), pa ih je

uvježbavao ili bolje rečeno odgajao, jer su mnogi došli k njemu još kao djeca. A odgojio ih je tako dobro da su se mnogi kasnije istakli i postali uzor drugima.

Dok je brod u Sydneyu čekao da stigne ostrižena vuna, bio je sretno, zajedničko boravište mornara i pitomaca koji su naporno radili. Za vrijeme mirovanja na sidru, u jednom od lijepih sydneyskih zaljeva, uz druge klipere na sidrištu i trajekte u prolazu, omiljela zabava tokom »pasjih straža« bilo je muziciranje. Pitomci i mornari sakupili bi se na glavnom grotlu te bi pjevajući dali oduška svom srcu; netko bi pratio više-manje ispravno bilo kakvim instrumentom što mu je dopao u ruke, a to je mogla biti stara frula, češalj s komadićem navlaženog papira ili drombulja. Zvuci glazbe koja je dopirala preko lijepih voda u sydneyskom zaljevu, kad su kliperi jedan za drugim prihvatili pjevanje u zboru, bili su izraz familijarnosti u životu jedrenjaka, jer se muževna pjesma orila iz grla napaćenih, otvrdnulih, ali i valjanih posada. Izleti brodskim čamcima pod konac tjedna, zabave koje su priređivali gostoljubivi Australci, uvijek zainteresirani za brodove što ih kao spona povezuju sa starom domovinom, večernji koncerti i naporan dnevni rad učinili su da je vrijeme brzo prolazilo.

I opet je Woodgetova zasluga da nikad nijedan od tih momaka nije dezertirao premda je bježanje s jedrenjaka u ono vrijeme bilo uobičajeno. Plaće i izgledi za život u Australiji bili su mnogo bolji nego što bi igdje drugdje mogli biti za žutokljunca pitomca koji je ugovorom vezan za kliper ili bilo koji drugi jedrenjak. Ali mladići sa *Cutty Sark-a* znali su šta čine. Njihov brod bio je njihovo osnovno školovanje, njihovo obrazovanje za život isto tako, kao i za pomorsku struku. Bila je to za njih neocjenjiva povlastica da svoju praksu odsluže na brodu koji je slovio kao najbolji, pod zapovjedništvom čovjeka koji je znao s njim postići najbolje rezultate. Nije stoga čudo što su Woodgetovi momci s *Cutty Sark-a* postali kasnije komodori kod P. & O. parobrodarskog društva! Šteta što ih nije bilo još i više i što dalekovidni Woodget nije od *Cutty Sark-a* načinio kadetski brod, s posadom od dvadeset do trideset pitomaca, uz pojačanje od nekoliko potčasnika.

Ali nisu samo pitomci bili zanimljive ličnosti kod Woodgeta na *Cutty Sark-u*. Ovako neobičan shipmaster skupljao je i neobične ljude oko sebe, pa je čak i kuhar bio nešto naročito. Bio je Kinez, s pravim engleskim imenom Tony Robson. Prije mnogo godina jedan je kliper na povratnom putovanju iz Kine došao do jedne barčice

što je sama lutala nošena vjetrom i strujom po Kineskom moru. U barci se nalazilo dojenče i ništa više. Bilo je dobro uhranjeno i ne tako dugo na pučini. Otkud je došlo? I kakva bi mogla biti njegova priča? To nitko nije znao niti je tko ikada saznao. Malu kinesku bebu posvojila je posada toga klipera i uzgojila ju je dok je postala izvrstan mornar. Kad je Woodget došao na *Cutty Sark-a*, taj je Kinez već bio postariji čovjek. Bio je unaprijeđen za kuhara, što je obično značilo malo »hladovine« za starije, ali dobre mornare. Bio je prvorazredan kuhar i izvanredan užar, pa premda službeno kuhar, ipak se mnogo zanimao za opremu snasti, a posebno za opremu pramčanog jarbola koji je bio najbliži njegovoj kuhinji.

Sedamdeset i pet dana do Novog Južnog Walesa, a natrag opet osamdeset — to su bila tipična Woodgetova putovanja. Plovio je tako uspješno da je stari Willis, koji nikad nije od nečega lako odustajao, posljednji put pokušao da obori rekord s kineskim čajem. Godine 1886 poslao je *Cutty Sark* u Shanghai na ukrcaj čaja, posljednji put. U polaznom putovanju morao je uzeti teret starog željeza jer ništa drugo nije bilo ponuđeno za prijevoz. To je bio težak i neugodan teret što otežava brodu plovidbu. Dobro je došao da se zaradi vozarina, ali premda je brod čekao mjesecima, ugovor za prijevoz čaja nije mogao biti sklopljen. Prije nego što je brod krenuo na polazno putovanje, Willis mu je poklonio zastavu u obliku zlatom vezene košulje da bi zalepršala na velikom jarbolu (u slučaju pobjede), ali *Cutty Sark-u* nije bilo omogućeno da skine »zlatnog pijetla« s velikog jarbola *Thermopylae-a*. Čudesno prvo putovanje tog aberdeenskog broda — 60 dana do Melbournea, 28 dana do Shanghaija i 91 dan natrag u domovinu sa čajem — nije bilo oboreno. Willis je morao narediti *Cutty Sark-u* da zajedno sa svojom zlatnom košuljicom otplovi dalje u Sydney, u balastu, kako bi se financijski spasilo to čitavo putovanje teretom vune. Tek u tim prijevozima *Cutty Sark* je pokazao da može poraziti čudesnog *Thermopylae-a*, pa je i nastavio da ga pobjeđuje.

Brod koji je u ono vrijeme mogao prejedriti *Thermopylae-a*, mogao se smatrati najbržim jedrenjakom svijeta. *Cutty Sark* postavio je rekorde koji su i danas ubilježeni u arhivu Lloydova ureda u Londonu: 67, 69 ili 70 dana iz Sydneya ili New Castlea do Engleskog kanala. On je bio *Queen Elizabeth* u trkama klipera s vunom, a *Thermopylae* sjajna *Queen Mary!* Pod zapovjedništvom Woodgeta *Cutty Sark* je zaista bio kraljica mora!

Ali sve je bilo uzalud. Stari Willis također je brzo uvidio da je sve izgubljeno. Isto tako i Woodget. Nijedan od onih vrsnih momaka koje je obrazovao nije ostao na jedrenjacima. Jedan za drugim postepeno su prelazili na omrznute parobrode da bi postigli svoju karijeru na tim brodovima sa strojem. Ona gotovo nevjerojatna naprezanja, koja su se utrošila tokom putovanja klipera oko Cap Horna, stvarala su također fantastične pomorce. Ali uloga klipera bila je svedena na to da školuje pomorce za svoje nepomirljive protivnike. Ljudi koje su stvorili kliperi bili su prisiljeni da pridonesu njihovu uništenju . . .

Šesto poglavlje

POSLJEDNJI IZ SLAVNOG DOBA

Koncem 1952. bilo je malo živih ljudi koji su službovali na *Cutty Sark-u* u uzbudljivim danima njegove plovidbe u Australiju. Jedan od tih je Walter Naylor koji je bio drugi časnik kad je mali jedrenjak pobijedio brzi poštanski parobrod društva P. & O. pred Sydneyem, na veselje Australaca koji su u ono vrijeme zahtijevali bržu parobrodarsku poštansku službu. Oni su gromoglasno klicali *Cutty Sark-u* premda su znali da je njegova pobjeda, iako uobičajena za Woodgeta i taj brod, rijedak pothvat, ali ipak beskoristan; nešto kao kad trkaći konj ritne automobil. I oni su nastavili da se voze do Engleske »automobilom« i da svoje hitne terete odašilju istim tim sredstvom. U lancu spontanih ovacija nalazila se slomljena karika: lijepi jedrenjak nije mogao zaustaviti točak napretka. Već su bili na izmaku dani kad su ljudi sebi mogli dopustiti da svoju robu otpremaju nekom oceanskom jahtom.

Drugi stari pomorac iz onih burnih dana bio je C. E. Irving, kapetan duge plovidbe i odlikovani rezervni oficir ratne mornarice. Rođen 1871, kapetan Irving je pošao na more kao dvanaestogodišnji pitomac s Willisovim brodom *The Tweed.* Sa trinaest godina premješten je na *Cutty Sark* te je na njemu plovio od 1885. do 1888, s Woodgetom sve do Kine na onom putovanju sa starim željezom i u trci s vunom oko Cap Horna. Prije nego što je završio sedamnaestu, mlađahni je Irving ispunio svoj obavezni rok plovidbe te se prijavio za ispit drugog časnika. Međutim, propisi su predviđali navršenu sedamnaestu godinu za ispitne kandidate, pa se tako morao vratiti na more za još jedno oceansko putovanje prema zapadu.

Kad je imao diplomu u džepu, predstavio se u svrhu zaposlenja bogatim upravljačima P. & O. parobrodarskog društva. To društvo bilo je u neku ruku nasljednik slavne i moćne Istočnoindijske kompanije, pak je i održavalo veliku pompu. Časnici baš nisu bili osobito plaćeni, ali se očekivalo od njih da se predstave u besprijekornom izgledu i da se vladaju kao džentlemeni. Da bi se prošlo kroz glavna vrata, trebalo je obući žaket i obaviti čitav niz formalnosti

što idu uz takvu gala-opremu. Irving je jamačno izgledao veoma mlad u toj svečanoj odjeći. Ono jutro kad se pojavio bilo je tamo još tuce novopečenih kvalificiranih časnika, starijih po rangu i godinama, od kojih su neki došli sa školskih brodova. Personalni direktor pogledao ga je od glave do pete.

»Vi ste mladi, zar ne?«

»Yes, Sir« reče Irving ponizno.

»A kakvu praksu imate za sobom?«

»Odslužio sam svoje na *Cutty Sark-u,* gospodine direktore.«

»Šta?? Na *Cutty Sark-u* s kapetanom Woodgetom? I Vi ste još živi?«

»Yes, Sir, s kapetanom Woodgetom!«

Direktor ga je časak dobro odmjerio, a zatim mu dade adresu krojača kod kojega je društvo naručivalo uniforme za svoje časnike. Irving je bio primljen.

Da čovjek preživi na *Cutty Sark-u,* nije trebalo da bude spretniji ili sretniji nego na drugim kliperima u plovidbi oko Cap Horna, premda je taj brod bio poznat stoga što ga more jako prelijeva uslijed Woodgetova upornog gonjenja. Ali brodovlasnici su vrlo dobro znali da su za mladića tri ili četiri godine provedene s takvim čovjekom i na takvu brodu najbolji uvod u svijet moreplovstva. Izučen na ovakav način, momak je znao taj posao, ali znao je i to da je to baš njegov posao. Nije postojala nikakva sumnja hoće li se takav mladić zaista posvetiti pomorskom zvanju. P. & O. smatralo je svoje časnike kao neku vrstu investicije, a mlad časnik s Woodgetova *Cutty Sark-a* bio je stvarno vrijedna investicija.

S Irvingom se nisu prevarili. Kod tog društva zapovijedao je kasnije najvećim brodovima, ističući se izuzetnim uspjesima svog pomoračkog duha u mnogo navrata, postigavši dugu i časnu karijeru u trgovačkoj mornarici, a isto tako i u ratnoj. Za vrijeme zapovijedanja na prugašu *Maloja* u prvom svjetskom ratu, kad je brod bio potopljen, Irvingov očevidni uspjeh pri spasavanju ljudskih života pribavio mu je zahvalnost samoga kralja koji mu je to osobno izrazio. Irving je jedan od vrlo rijetkih, ako ne i jedini rezervni oficir ratne mornarice koji je postao zapovjednik ratne školske topovnjače *Excellent* u Portsmouthu. U osamdeset prvoj godini života kapetan Irving (koji je i za vrijeme drugog svjetskog rata vodio brodove preko sjevernog Atlantika) bio je aktivan poslovni čovjek u Londonu, zainteresiran u mnogim pomorskim poslovima.

Razgovarao sam s njim u prostorijama Kraljevskog imperijalnog društva, u aveniji Northumberland. Premda je tada već bilo prošlo preko 60 godina od onda kad je napustio kliper, mali je *Cutty Sark* u evociranju Irvinovih uspomena nahrupio u sobe londonskog kluba, pod bijelim oblacima svojih jedara, a kaphornski se glas davno preminulog Woodgeta orio kroz urlikanje vjetra. Kakav je to bio život! Irving bijaše na kormilu jednom kad je Woodget učinio za njega nešto neobična. Iščupao je iz broda katarke. Brod je ostao djelomično polomljenih jarbola!

Zapravo brod nije bio prenapregnut. Svaka budala može prenapregnuti brod, a u takvu slučaju neki bi se ozgloglašeni kapetani za vrijeme oluje povukli u svoju kabinu, s bocom rakije, i iz svoje pijane »sigurnosti« rigali vatru na svakog tko bi htio skratiti jedra. Woodget nije bio gonič-navigator te vrste. Daleko od toga! Nije ni pio ni pušio, a bio je već »ispečeni« kapetan u vještini održavanja baš one količine jedara na brodu koja bi mu uz odnosnu snagu vjetra i stanje mora omogućila najveću brzinu. Njegovo iskustvo i njegova odvažnost baš su se stapali u održavanju najveće moguće brzine broda. Prenapregnuti brod značilo bi izazvati nevolju, što je on vrlo dobro znao. Te noći nastalo je skretanje vjetra koje je zahvatilo brod i otkinulo lakše dijelove jarbolja. Noć bijaše jeziva, uz šibanje i zavijanje vjetra, ali ništa neobično u »četrdesetnjacima koji riču«. Jedan pljusak kiše za drugim zalijevao je brzi brod, a ogromni valovi prijetili su da ga u toj jurnjavi obore. Woodget je držao razapeta još sva jedra. Drugi brodovi već bi ih smanjili do donjih košnih jedara, ali on je znao da brod može izdržati ovako u punom pogonu. S onim masivnim krmenim svodom što ga je Willis dao sagraditi brod je trebalo goniti, a on je mogao tome i odoljeti.

Ali jedan udarac vjetra skrenutog svega za nekoliko zraka na kompasu trenutno je pritisnuo jedra unazad uz jarbole. A sav onaj čudesni splet oko pravljenja snasti na kliperu bio je izveden tako da naprezanja snasti budu iz jednog smjera, tj. da djeluju na jedra sa stražnje strane. Ako je vjetar naglo skrenuo oko njih, pušući u njih s prednje strane, gurnuo ih je natrag, kako kažu mornari, a čvrste su zaputke što stežu jarbole put krme pripomogle njihovu rušenju, mjesto njihovom podržavanju. U tren oka su se košni narušenju, mjesto njihovom podržavanju. U tren oka su se košni nastavak pramčanog jarbola i sljemeni nastavak glavnog jarbola survali na palubu te s izlomljenim križevima i poderanim jedrima počeli skakati, udarati, štropotati i razbijati po drvenim bokovima malenog broda, kao da im je jedini cilj da ga probuše i potope u njegovu

naletu. On je ipak nastavio napredovanje jer je vještim manevrom vjetar opet uhvaćen u krmu. Valovi su bivali sve veći, a vjetar je urlao. Maleni brod skakao je i posrtao, čas polijetajući svojim dugačkim prikosnikom u niske, kišne oblake tmurnog neba, čas skližući se niz strminu ogromnog vala, pravo prema utrobi Zemlje. Valovlje se rušilo preko njegove palube uz pravu tutnjavu. Rasporena jedra proizvodila su strašnu buku, poput neke đavolske pucnjave ili gromotrijeska sudnjeg dana.

Košni nastavak glavnog jarbola, a to bijaše čvrsti trupac, zatim sljemeni nastavak povrh njega te sljemeni križ pramčanog jarbola, košni i sljemeni križ glavnog jarbola (velikog jarbola) te pramčana sljemenjača i vrhovnjača nastaviše svoje nasrtaje na bokove broda i uz palubnu ogradu kamo su popadali, kao da se taj napad odvija po demonskim nalozima nekog čudovišta, dok je brod drhtao od tolikih udaraca. Kako su drveni bokovi mogli odoljeti takvu udaranju? Svi su ljudi, naravno, bili na palubi pod vodstvom herkulskog Woodgeta koji je davao sve od sebe u takvim zgodama. Morali su odstraniti taj metež i spasiti što se spasiti dade, te spriječiti da brod bude probijen i smrskan od svoje polomljene snasti. Morali su da rade više u moru nego izvan njega, jer na kormilu gdje se nalazio, Irving nije mogao razlikovati gdje prestaje more, a gdje počinje brod. Da nije bio čvrsto privezan, ne bi mogao tamo opstati. Vodena prašina nošena s golemih valometa zabadala se u njega poput ledenih iglica, a vjetar je pokušavao da ga zgrabi i baci u snast krmenog jarbola. Dugi, vrlo dugi sati ove užasne noći otezali su se u beskonačnost, a strašni se posao nastavljao u nedogled.

No u sumornu svitanju jutra mladi je Irving vidio to što nije očekivao: podrtine snasti bile su odrezane. Brod se opet savršeno pokoravao. Jurio je dalje sa smanjenom površinom jedara kojih je dio izgubio nezgodom više sile. Woodget je odmah, ne gubeći nijednog trenutka, počeo obnavljati snast: podignut je novi košni nastavak glavnog jarbola, pričvršćeni su križevi (klipери su nosili sobom dosta rezervnih debala i oblica) pa je tako tjerao brod naprijed. Dva dana stalno se radilo usprkos činjenici što vješti kineski kuhar nije mogao spremiti nikakvu toplu hranu jer je more zalijevalo kuhinju. Sve je bilo preplavljeno: i središnja nastamba na palubi, i kasar i kaštel. Nije bilo suhog mjesta nigdje, osim dolje u brodskim skladištima, a ona su bila hermetički zatvorena.

Kad je bio opet opremljen, *Cutty Sark* je nastavio put prema Sydneyu, grabeći po dvije tisuće milja na tjedan, brzajući ponekad

17 milja na sat, postigavši na kraju prosječnu brzinu od 15 milja na sat. Dan za danom i iz noći u noć kapetan Woodget je stajao na brodskom kasaru u privjetrini, držeći se jednom rukom za ključišta krmenog jarbola, ili je šetkao na uzanu prostoru između kompasa i ograde. Dok je stajao pod zaklonom malog nepromočivog platna privezanog za ključišta krmenog jarbola, ustima je stiskao krajeve svojih brkova da ih vjetar ne nosi. Njegova prosijeda stara brada blistala je od kiše i morske soli — neustrašivo i nadmoćno jer je uvijek bio spreman da smjesta reagira na svaku eventualnu opasnost, i to da reagira s preciznim časovitim saznanjem o tome što je pravilno da se poduzme, jer on je bio — mozak broda. Tamo je stajao Woodget, veličanstveni predstavnik velike profesije. Tamo je stajao Woodget putovanje za putovanjem i godinu za godinom, postižući uvijek maksimum sa svojim brodom i svojom posadom, otjeravši u nepovrat sa skladne palube ljagu siledžija i malobrojnih luđaka koji su je nekad ukaljali...

Srljajući kroz »četrdesetnjake koji riču«, izmičući ledenim bregovima i santama na dugačkoj, olujama šibanoj stazi prema Cap Hornu, njegujući svoj brod u ekvatorskim tišinama i tjerajući ga kroz Engleski kanal u kakav jugoistočni vihor, izvlačeći iz tog fantastičnog broda uvijek ono što je najbolje, onako kako to prije nitko nije činio niti je mogao činiti, Richard Woodget bijaše zaista čovjek među ljudima i mornar među mornarima, kojemu je bilo malo ravnih, a kojega nitko nije nadmašio u njegovu voljenom zvanju. Veliki su se brodovi uklanjali *Cutty Sark-u* i spuštali svoje zastave pred njegovim naletom. Konačno je *Thermopylae* bio uvjerljivo pobijeđen. Slavnog *Mermerus-a*, hitru *Cimb-u*, snažnog *Rodney-a* i *Derwent-a*, velikog *Lochs-a*, čeličnog *Aristides-a*, *Salamis-a*, *Patriarch-a*, *Thyatir-a* i stotinu drugih lijepih brodova sa stotinu lijepih imena on je prestizavao i pobjeđivao iz godine u godinu.

No iz pričanja kapetana Irvinga tog popodneva u prostorijama kluba u Northumberland aveniji proizlazi da Woodget nije bio samo nenadmašivi navigator visokog mora nego i sasvim izuzetna ličnost u drugom pogledu. *Cutty Sark* je imao, a ima još i sada, vrlo lijepu palubu u trijemovima. Kad je brod plovio s balastom, trijemovi su bili prazni, pa je Woodget s veseljem jurio po njima okolo na koturaljkama i učio svoje časnike i pitomce da to čine. Običavao je koturati se i na glavnoj palubi, ali ona je bila puna stambenih nadgrađa, pražnica grotala, jarbola, ograda i drugih prepreka. Iz trijemova moglo se samo pasti u donje brodsko skladište, dok se s glavne palube moglo poletjeti u more. Za promjenu od koturanja Woodget je vozio i bicikl za vrijeme takvih »balastnih« putovanja od Sydneya do Kine, pa je sebe i smatrao stručnjakom biciklistom u brodskim trijemovima. To je bilo opasno jer su unutra sva grotla bila otvorena, pa ga je jači njihaj broda mogao baciti u dubinu skladišta. U dosadnim »pasjim stražama«, po lijepu vremenu tog putovanja zabavljalo ga je da i svoje pitomce nauči voziti bicikl, što neki baš nisu s oduševljenjem činili. Njegov je bicikl bio jedan od najstarijih tipova dvokolice, tzv. »kostolomac«, ali ne samo po imenu, nego i stvarno. Pedali su bili na visokom prednjem kotaču, a nedostajale su mu opruge i sva ostala sredstva za ublažavanje trešnje i udaraca.

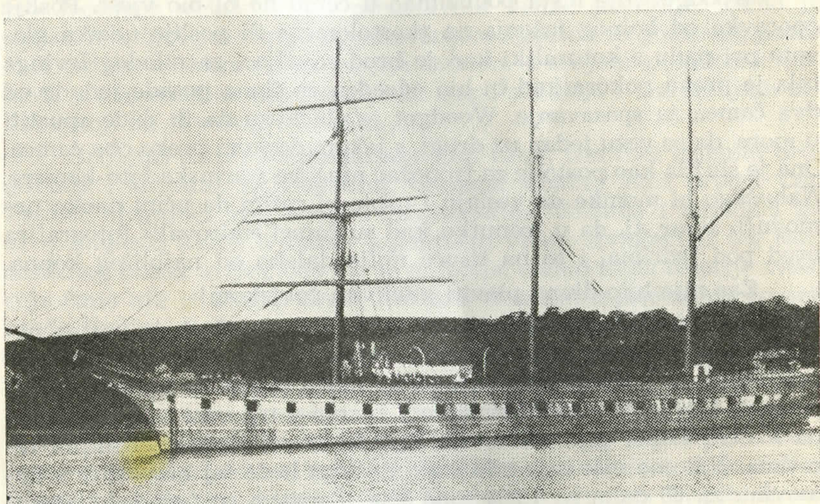
Woodget nije ništa poduzimao u čemu ne bi bio vješt. Poslije oporavka od bolnog jašenja na »kostolomcu« ili poslije udarca glavom pri padu s koturaljki kad je brod zavaljao, za mladog Irvinga bila je prava pokora kad bi bio određen za člana posade jednog od dva čamca za spasavanje. Woodget je običavao da ih dade spustiti u more, da se vežu jedan uz drugi, s jakom daskom preko oba čamca. Ona je služila kao postolje za tronožac njegove starinske foto-kamere. Nahuškao bi momke da veslaju i uspio bi zatim da učini naoko nemoguću stvar, tj. da u trenutku kad su čamci »mirovali« fotografira brod pod jedrima, i to na tisuće milja daleko od najbližeg kopna.

Zar nije bilo divno ploviti s takvim čovjekom!

Ipak, polovinom devedesetih godina *Cutty Sark* je postao nerentabilan. »Vuneni kliperi« bivali su sve veći i veći, dok je i takmičenje u prijevozu vune sasvim odumrlo. Tada su već parobrodi preuzeli lavlji dio generalnih tereta i vune u trgovini s Australijom, pa maleni kliper nije imao više izgleda da se održi s jeftinijim teretima. Nikome više nije bilo stalo do toga hoće taj brod stići u domovinu za 60 dana sa 1.200 tona žita. Zapravo su pomorski agenti postajali zabrinuti jer je brod predavao takav teret prebrzo, pa ga je trebalo dulje uskladištavati. Tada se teret žitarica radije povjeravao velikim jedrenjacima jer se znalo da će ga oni predati kasnije, a ne prerano. Dani vitkog i lijepog yacht-clippera otišli su unepovrat. Nije bilo više nade da se prevoze male količine tereta uz visoke vozarinske stavove, i *Cutty Sark* je morao da se povuče. Godine 1895. već su bili porinuti orijaški jedrenjaci kao *France* i *Potosi* s po pet jarbola, koji su nosili šest puta više tereta nego *Cutty Sark*, a imali su posadu od tridesetak ljudi. *Thermopylae* je bio prodan u Kanadu te je obarao rekorde u transpacifičkoj plovidbi. Dva malena, ali veličanstvena broda još su se žilavo odupirala.

Oni su odigrali svoju slavnu ulogu u održavanju veličine britanske trgovačke mornarice. Oni su potpuno izvršili svoj zadatak, djelomično već onog časa kad su bili porinuti u more. Njihova izvanredna svojstva omogućila su im da se tako dugo održe jer su ti brodovi bili mnogo, mnogo bolji no što su njihovi vlasnici, planeri i konstruktori mogli i pretpostaviti.

Konačno su oba broda prodana Portugalcima, tim dobrim poznavaocima dobrih brodova. *Thermopylae* je postao školski brod portugalske ratne mornarice pod imenom *Pedro Nunez*, a *Cutty Sark* je postao običan teretnjak *Ferreira* u vlasništvu braće brodovlasnika



Ovako je izgledao Cutty Sark dok se zvao Ferreira i plovio pod portugalskom zastavom

istog prezimena u Lisabonu. Oni su uspjeli da s njim posluju još čitavih četvrt stoljeća. *Cutty Sark* bijaše čvrst brod i njegov trup i dalje je bio u sjajnoj kondiciji. Dok je god imao i jednu jedinu krpu da razapne vjetru, on je mogao jedriti. Opet su po njemu udarali hurikani i opasni vihori. Opet mu je u valovima bilo otrgnuto kormilo pa je plovio nekoliko stotina milja s privremenim kormilom što su ga napravili Portugalci. Bio se nasukao za vrijeme jednog uragana u Zapadnoj Indiji i bio je potpuno napušten od onih na kopnu koji nisu u njega vjerovali. Ali on se opet izbavio u dobrom

stanju u kakvu je uvijek bio te je nastavio svoje kruženje po Atlantiku: Lisabon, Oporto, New Orleans, Rio, portugalski posjedi u zapadnoj Africi, Cap Verde otoci.

Kad je u teškom udesu ostao polomljenih jarbola, preudešen je kao barkentin.[13] Još uvijek je sjajno plovio kad god se pružila prilika. Još uvijek je taj fini trup, tako lagan i graciozan, polijetao hitro kroz vodu, kao da ga je neka dječja ruka gurnula s lučkog pristana kad god je bilo vjetra. Tokom rata 1914—1918. plovio je nepovrijeđen, osim šteta dobivenih od nevremena. Tu i tamo opet se pojavljivao u poznatim lukama Liverpoola, Cardiffa i Londona, premda je veći dio svog vremena proboravio na otvorenim sidrištima gdje su ovi lijepi, ali već nerentabilni brodovi imali manje izdatke, a nešto više nade da dobiju neki običan teret i tako vežu kraj s krajem. Portugalci su činili sve da brod ostane zaposlen, ali to je bivalo sve teže. Razgovarao sam s nekoliko njih koji su bili ukrcani na tom brodu onih godina i njihovo divljenje prema njemu bilo je duboko, zaista duboko i sa mnogo razumijevanja.

Godine 1922. *Cutty Sark* nije više bio kadar da zarađuje svoj svakdašnji kruh. Postao je premalen za velika putovanja, a bio je prevelik i s dubokim gazom za obalnu plovidbu. Povučen konačno i iz lutanja s odvratnim teretima soljenih koža ili guana uz zapadnu obalu Amerike — tom posljednjem utočištu manjih, križnim jedrima opremljenih jedrenjaka — i *Cutty Sark* je bio zahvaćen poslijeratnom depresijom u pomorstvu. Za njega nije više bilo nikakve nade. U takvim je okolnostima jedan rodobljubivi britanski kapetan nabasao na *Cutty Sark-a* u Falmouthu kamo se brod bio sklonio od nevremena. Taj čovjek nije mogao vjerovati svojim očima; zar *Cutty Sark* još uvijek pluta? Ovaj plemeniti uzorak umjetnosti plovljenja, ovaj trijumf majstorstva u izradbi snasti! Ni strano ime ni strana zastava ni oprema tipa barkentina ni obojene vratnice na bokovima, kao što su imali nekadašnji brodovi Istočnoindijske kompanije, nisu ga mogli zamaskirati. Kapetan Dowman sreo je jednom *Cutty Sark-a* po moru, u onim slavnim danima dok ga je još Woodget vodio. Dowman ga je jednom vidio, ali nikad više zaboravio! Sad je zaključio da bi trebalo da kupi taj slavni stari brod i da ga sačuva. Brod je prije toga morao još završiti svoje putovanje, a zatim je dotegljen s portugalske obale natrag u Falmouth.

Bio je to velik potez, dostojan broda i najboljih shipmastera. Kapetan Dowman obnovio je brod onako kako je bio prvobitno

13 Barkentin ili „bark-beštija“ jest jedrenjak sa tri jarbola; prvi je opremljen križnim jedrima, a ostala dva sošnjačom i gornjačom.

opremljen te ga je najbolje upotrebio kao školski brod za pitomce. Dowman je želio da snabdije brod opet svim jedrima i da ga pošalje ploviti, ali je umro prije nego je to ostvareno. Njegova udovica poklonila je brod Thames Nautical Trenning Collegeu 1938, pa je brod doteglјen uz Temzu pod vodstvom kapetana Woodgeta mlađeg (Richardova sina, koji je također svoju kadetsku praksu otslužio na *Cutty Sark-u),* a koji je iz svog zasluženog mirovanja još jednom došao na dragi brod. Brod se usidrio blizu školskog broda *Worcester.* Tamo je ostao tokom cijelog drugog svjetskog rata, izdržavši sjajno, pogotovu prvih ratnih godina, mnoga bombardiranja avijacije, kad su u njegovoj blizini pljuštale snažne razorne i zapaljive bombe. Ali on je i to preživio.

Tamo je ostao sve dok se nije 1952. osnovalo Udruženje za očuvanje *Cutty Sark-a,* koje ga je preuzelo, sa svrhom da ga spasi kao nacionalni spomenik, što ovaj znameniti lijepi brodić sigurno i jest. On je zaista posljednji iz slavne ere jedrenjaka, i to jedan od najveličanstvenijih među svima njima.

Svi drugi su nestali. *Thermopylae* i *Thomas Stephens* potopljeni su pred ušćem Tagusa kad su već odslužili svoj radni vijek, dok je njihov veliki takmac imao pred sobom još čitavih dvadeset godina lutanja morima i dva svjetska rata. Lijepi stari *Samuel Plimsoll* završio je u Freemantleu kao hulk za ugljen gdje je konačno i potonuo uz gat. Malo je pravih klipera dočekalo dvadeseto stoljeće; jedan je izuzetno tumarao još nekoliko godina po Indijskom oceanu. Oko 1955. svi su veliki teretnjaci na jedra nestali, pogotovu svi trgovački brodovi s križnim jedrima, a bez stroja, nestadoše poput jutarnje magle. Tu i tamo poneki je brod sačuvan kao muzejski primjerak da pokaže budućim pokoljenjima kako su ti brodovi negdašnjice izgledali: to su fregata *Constitucion* u bostonskom ratnom brodogradilištu, fregata *Jylland* u Köbenhavenu, brodovi *C. W. Morgan* i *Joseph Conrad* u Mysticu, Connecticut, brod *Af Chapman* u Stockholmu, četverojarbolni *Pommern* u Mariehammu i *Viking* u Gothenburgu; mali bark *Seute Deern* u Hamburgu pretvoren je 1952. u restoran. Nekoliko osamljenih staraca — jedrenjaka pokazalo bi još svoje jarbole u zabitnim krajevima svijeta, ali je ostao još priličan broj školskih brodova s križnim jedrima, no ne prevoze teret, već služe isključivo na kraćim putovanjima za praktičnu izobrazbu podmlatka.

Između svih tih brodova, između svih njih jedini je *Cutty Sark* i sada još živ i neokrnjen, kao neka relikvija čudesnih klipera i kao dragocjeni primjerak iz slavnog razdoblja jedrenjaka.

Tisak: Novi list, Rijeka